تاریخی حادثات

نیویارک میں ورلڈ ٹریڈ سنٹر اور واشنگٹن میں پینٹاگون کی تباہی کی مکمل تفصیلات

طاہر جاوید مغل

فہرست

دیباچہ

دنیا حادثات کی جگہ ہے۔کوئی نہیں کہہ سکتا کہ کس لمحے کے پیچھے کون سا سنگین واقعہ گھات گھائے بیٹھا ہے۔اچھے بھلے، ہنستے مسکراتے لوگ، اپنے اپنے کاموں میں مصروف اپنی اپنی دنیا میں مگن، اچانک کسی نامہربان لمحے کی گرفت میں آتے ہیں اور خاک وخون میں نہا کر ہمیشہ کے لیے نگاہوں سے اوجھل ہو جاتے ہیں۔کسی سنگین واقعے سے چند لمحے قبل انہیں خبر تک نہیں ہوتی کہ وہ اخباروں کی شہہ سرخیوں میں جگہ پانے والے ہیں اور ہمیشہ کے لیے ایک دردناک کہانی بن کر کتابوں میں محفوظ ہونے والے ہیں...... آہ، انسان کی بے خبری وہ آخری لقمہ کھاتا ہے اور بے خبر ہوتا ہے، آخری بار اپنے بچے کو چومتا ہے، آخری بار گھر سے قدم نکالتا ہے، اور نہیں جانتا کہ یہ سب کچھ آخری ہے۔اسے علم نہیں ہوتا کہ آج وقت کی شاہراہ پر ایک سنگ میل آنے والا ہے، جس پر ایک جانکاہ حادثہ برس ہا برس سے اس کا انتظار کر رہا ہے۔

شاید کسی نے ٹھیک ہی کہا ہے کہ حادثات اور جان لیوا واقعات ہماری راہوں میں بہت پہلے سے موجود ہوتے ہیں۔کبھی کسی غلطی کی صورت، کبھی کسی غفلت کی شکل میں کبھی جلد بازی اور کبھی کسی جرم کے لبادے میں...... یہ حادثات شکاری جانوروں کی طرح گھات گھائے بڑے صبر سے اپنے شکار کا انتظار کرتے ہیں اور آخر ایک دن اسے دبوچ لیتے ہیں۔

زیر نظر کتاب بھی حادثات کی کتاب ہے۔یہ حقیقی واقعات نوائے وقت میگزین میں شائع ہوتے رہے ہیں۔ہر آرٹیکل کے ساتھ تصاویر اور نقشہ جات وغیرہ بھی موجود ہیں مگر جگہ کی کمی کے باعث شائع نہیں کئے جاسکے۔ان واقعات کو پڑھنے سے جہاں زندگی کی بے ثباتی اور پنجہ اجل میں انسانی بے بسی کا اندازہ ہوتا ہے وہاں ان لوگوں کے کردار کی جھلک بھی ملتی ہے جو مشکل ترین حالات میں بھی ہمت و حوصلے کا دامن ہاتھ سے نہیں چھوڑتے اور شجاعت کی مثال قائم کرتے ہیں...... یہ

کتاب تیار ہو رہی تھی کہ نیو یارک اور واشنگٹن کی اہم عمارات سے طیارے ٹکرانے کا سنگین واقعہ رونما ہو گیا۔ اس واقعے کی جو تفصیلات اب تک سامنے آئی ہیں وہ بھی ہم نے اس کتاب میں شامل کی ہیں۔ اس تازہ واقعے کا بیان ''تالیفی کام'' ہے

(اور اس واقعہ کی تالیف میں ''اخبار جہاں'' سے مدد لی ہے)

تاریخ کسی بھی نوعیت کی ہو اس میں اس میں ایک سبق ضرور پوشیدہ ہوتا ہے۔ اصلاح کا یہ پہلو اس کتاب میں بھی موجود ہے۔ اکثر ''غلطیاں'' ہی حادثوں کو جنم دیتی ہیں اور ان غلطیوں کے بارے میں جان کر ہم آئندہ کے لئے ان کی اصلاح کا سوچ سکتے ہیں ٹھوس حقیقت کو افسانے سے زیادہ دلچسپ اور اثر انگیز سمجھا جاتا ہے۔ امید ہے کہ یہ کتاب بھی آپ کو پسند آئے گی۔ انشاءاللہ اس سلسلے کی اگلی کتاب بھی آپ جلد ہی پڑھیں گے۔

طاہر جاوید مغل

امریکہ میں قیامت صغریٰ!

گیارہ ستمبر 2001ء کی صبح میں ایک ایسی خبر پنہاں تھی جو کہ آئندہ آنے والے دنوں میں اقوام عالم کے تمام افراد کی سوچوں کو گرفت میں لینے والی تھی۔

صبح کے وقت چند سر پھرے لوگ اپنی جان کی پرواہ نہ کرتے ہوئے امریکی ہوا بازی کے چار دیوہیکل طیاروں کو اغواء کر چکے تھے۔ وہ لوگ کون تھے؟ ان کے مقاصد کیا تھے؟ اس کے بارے میں کچھ نہیں کہا جا سکتا۔ مگر ایک بات روز روشن کی طرح عیاں ہے کہ یہ لوگ بنی نوع انسان کے اس جنونی طبقے سے تعلق رکھتے تھے جو اپنے متعین کردہ مقاصد کو انسانی جانوں حتیٰ کہ اپنی جان سے بھی زیادہ قیمتی سمجھتے ہیں۔

ذرا تصور کریں! ایک طیارہ ہائی جیک ہو چکا ہے۔ طیارے کا عملہ بے بسی کے ساتھ ہائی جیکرز کو جہاز کنٹرول کرتے ہوئے دیکھ رہا ہے۔ ان کے ذہنوں میں مختلف سوالات کلبلا رہے ہیں۔ سب سے اہم سوال یہ ہے کہ اب ہماری منزل مقصود کیا ہے۔ اچانک ونڈ اسکرین سے ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے پرشکوہ ٹاورز نظر آتے ہیں۔ نارمل صورتحال میں اس سے زیادہ دل موہ لینے والا منظر اور کیا ہو سکتا ہے۔ ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے ٹاورز انسانی عظمت کے آئینہ دار ہیں۔ مگر یہ کیا؟ ہائی جیکرز جہاز کا رخ کیوں نہیں موڑ رہے؟ کیا کسی انسان کا اتنا ہولناک منصوبہ بھی ہو سکتا ہے؟ کیا چند لمحوں کے بعد ہمارے جسم اس ایندھن کا حصہ بننے والے ہیں جو کہ انسانی عظمت کے ان میناروں کو ملبے اور راکھ کا ڈھیر بنا دے گا۔ ایک لمحے کا فرق! سب کچھ ختم! موت کا اندھیرا اور سوچوں کے سب تانے بانے ٹوٹ گئے۔

اب آنے والا وقت ہی بتائے گا کہ تاریخ انسانی کے اس عدیم النظیر حادثے میں کتنی جانوں کا نقصان ہوا، کتنے دلیر لوگوں نے اپنی جان کی قربانی دے کر دوسروں کی جان بچانے کی ناکام یا

کامیاب کوشش کی، کتنے وسائل اور کتنا سرمایہ ضائع ہوا۔ بہرکیف ایک بات تو طے ہے کہ وہ وقت آ گیا ہے کہ انسانیت Super Power کی کوئی نئی Definition اپنائے۔ کیونکہ Super Power کہلانے کا حقدار وہی ہے جس کا نظام Fool Proof ہو۔

دنیا شاید ان خوفناک مناظر کو آسانی سے نہ بھلا سکے۔

کتنے دن گزر چکے ہیں۔ مگر وہ بظاہر ناقابل یقین نظر آنے والے واقعات دنیا کے اربوں انسانوں کی یادداشت میں بدستور محفوظ ہیں۔

سینکڑوں کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے اڑنے والے طیارے کا نیویارک کی اس عظیم الشان عمارت ورلڈ ٹریڈ سینٹر سے ٹکرانا اور پھر آگ کی خوفناک گیند کا نمودار ہونا۔

110 منزلہ عمارت کے دونوں ٹاورز کا یکے بعد دیگرے زمین بوس ہونا۔

گرد و غبار اور دھوئیں کے ایک بے پناہ بڑے بگولے کا نمودار ہونا۔

ناقابل تسخیر سمجھے جانے والے امریکی فوجی قلعے پینٹاگون کی عمارت میں آگ اور دھوئیں کی حکمرانی۔

سپر پاور امریکہ کے قصر صدارت، وائٹ ہاؤس کے عملے کے افراد کا نکل کر بھاگنا۔

نیویارک کے مہنگے ترین علاقے مین ہٹن میں گلی گلی برپا قیامت۔

اور پھر رفتہ رفتہ سینکڑوں، ہزاروں لوگوں کے ہلاک ہونے کی، زخمی ہونے کی تفصیلات کا منظر عام پر آنا۔

یہ مناظر دنیا کے سینکڑوں ممالک کے اربوں لوگوں نے ٹیلیویژن کے ذریعے، اخبارات و جرائد کے ذریعے، انٹرنیٹ کے ذریعے دیکھے۔ اور آج کئی دن گزر جانے کے بعد بھی یہ مناظر بھلائے نہیں بھولتے۔

امریکی تاریخ کی بدترین دہشت گردی کے یہ واقعات 11 ستمبر 2001ء کو پیش آئے جب پاکستان میں شام ڈھل رہی تھی اور نیویارک میں ایک روایتی مصروف صبح کا آغاز ہو چکا تھا۔

اسی روایتی مصروف صبح کو اچانک ایک بوئنگ 767 طیارہ نیویارک کے 110 منزلہ ورلڈ ٹریڈ

سینٹر کے پہلے ٹاور سے ٹکرا گیا۔

ایک خوفناک دھماکے کے ساتھ ہر جانب زبردست تباہی پھیل گئی۔ آگ نے رفتہ رفتہ پورے ٹاور کو اپنی لپیٹ میں لے لیا اور یہ زمیں بوس ہونے لگا۔

اس حادثے کے ٹھیک 18 منٹ بعد ایک اور بوئنگ 757 طیارہ دوسرے 110 منزل ٹاور سے ٹکرایا اور پورے علاقے میں قیامت برپا ہو گئی۔

ابھی امریکی عوام اس تباہی سے سنبھل بھی نہ پائے تھے کہ ایک گھنٹے کے بعد ایک اور بوئنگ 757 طیارہ دارالحکومت واشنگٹن ڈی سی میں امریکی محکمہ دفاع کے ہیڈکوارٹر پینٹاگون سے جا ٹکرایا جس سے پینٹاگون جزوی طور پر تباہ ہو گیا اور عمارت کے ایک حصے میں آگ لگ گئی۔

لگ بھگ اسی وقت امریکی وزارت خارجہ یعنی اسٹیٹ ڈیپارٹمنٹ کی عمارت کے سامنے ایک طاقتور کار بم دھماکہ ہوا۔

آدھے گھنٹے بعد اطلاع آئی کہ ریاست پنسلوانیا میں پٹس برگ کے قریب ایک اور بوئنگ 757 طیارہ گر کر تباہ ہو گیا ہے۔

دنیا کے لئے یہ تقریباً ناقابل یقین تھا۔

مگر دنیا بھر کے نیوز چینل جو کچھ دکھا رہے تھے، وہ کوئی خواب نہیں تھا۔ یہ ایک جیتی جاگتی حقیقت تھی۔ کیمروں نے ایک ایک منظر، پوری تفصیل کے ساتھ، ساری دنیا تک جوں کا توں پہنچا دیا تھا۔ یورپ کے جگمگاتے شہروں سے افریقہ کے پس ماندہ قصبوں تک، ایشیا کے پرہجوم مراکز سے آسٹریلیا کے دور دراز براعظم تک، کروڑوں اربوں لوگ امریکی تاریخ کی بدترین دہشت گردی کو اپنی آنکھوں کے سامنے رونما ہوتے دیکھ چکے تھے۔

دنیا کی بلندترین عمارات میں سے ایک ورلڈ ٹریڈ سینٹر، دنیا کا سب سے بڑا تجارتی مرکز کہا جاتا تھا۔ اس ٹریڈ سینٹر کے دو ٹاورز تھے اور ہر ٹاور کی 110 منزلیں تھیں۔ جدید وضع کی اس عظیم الشان عمارت کو دیکھنے کے لئے ہر روز ہزاروں غیر ملکی سیاح جاتے تھے۔ اس عمارت کے دونوں ٹاورز

میں لگ بھگ 50 ہزار لوگ کام کرتے تھے اور باور کیا جاتا ہے کہ دس ہزار سے زائد لوگ حملے کے وقت ورلڈ ٹریڈ سینٹر میں مصروف کار تھے۔

یکے بعد دیگرے دو طیاروں کے ٹکرانے کے بعد جب یہ ٹاور کچی عمارتوں کی طرح زمین بوس ہوئے تو نیویارک ہی نہیں، ساری دنیا ہل کر رہ گئی۔ ہر جانب افراتفری اور بھگدڑ تھی۔ انسان بھی چیخ رہے تھے اور ایمبولینسوں کے سائرن بھی چلا رہے تھے۔ زخمی لوگ، پریشان لوگ، دھول اور راکھ میں اٹے ہوئے ہزاروں لوگ نیویارک کی سڑکوں پر بھاگ رہے تھے۔ کسی محفوظ پناہ گاہ کی تلاش میں ادھر سے ادھر دوڑ رہے تھے۔

تباہی کے اعتبار سے ورلڈ ٹریڈ سینٹر کا سانحہ شاید زیادہ بڑا تھا لیکن دارالحکومت واشنگٹن ڈی سی میں وزارت دفاع یعنی پینٹاگون کی عمارت کی تباہی، سیاسی اعتبار سے زیادہ اہم تھی۔ پینٹاگون امریکی فوجی طاقت کی ایک روایتی علامت ہے۔ یہ پانچ منزلہ بے حد وسیع وعریض عمارت امریکہ کی عسکری قوت کا نشان ہے جسے تقریباً ناقابل تسخیر سمجھا جاتا تھا۔

لیکن اس صبح ایک 757 طیارہ اس فوجی قلعے سے جا ٹکرایا۔ اگرچہ بعض ذرائع کے مطابق طیارہ پہلے زمین سے اور پھر عمارت کے ایک حصے سے ٹکرایا جس کی وجہ سے نسبتاً کم تباہی مچی تاہم پینٹاگون کو شدید نقصان پہنچا اور بعض اندازوں کے مطابق سینکڑوں افراد ہلاک ہوئے۔

ورلڈ ٹریڈ سینٹر کے دو ٹاورز کی تباہی کوئی عام واقعہ نہیں ہے۔ غالباً انسانی تاریخ میں اتنی بڑی عمارت اس سے پہلے کبھی منہدم نہیں ہوئی ہے۔ اس کے ٹوئن ٹاورز میں سینکڑوں تجارتی دفاتر، سرکاری، نیم سرکاری ایجنسیوں کے مراکز اور عالمی تنظیموں کے دفاتر تھے۔ ہر ایک ٹاور میں 21 ہزار شیشے کی کھڑکیاں تھیں۔ ہر ٹاور میں 95 لفٹس تھیں۔ تین عشرے قبل تعمیر ہونے والا یہ ٹریڈ سینٹر اسٹیل اور کنکریٹ کا ایک بے پناہ بڑا اسٹرکچر تھا جس کا ملبہ صاف کرنے اور بچ جانے والوں کو زندہ باہر نکال لینے میں کئی دن اور بے پناہ کوشش صرف ہوگی۔

ان واقعات کے بعد پورے امریکہ میں ریڈ الرٹ نافذ کر دیا گیا۔ نیویارک اور واشنگٹن میں تو

حالت جنگ کا اعلان کر دیا گیا۔ امریکہ نے کینیڈا اور میکسیکو سے ملنے والی سرحدیں بند کر دیں۔ امریکی فضاؤں میں جنگی طیاروں نے پروازیں شروع کر دیں۔ امریکی بحری بیڑے حرکت میں آ گئے۔ تمام ایئر پورٹس بند کر دیئے گئے اور کسی عام طیارے کو پرواز کی اجازت نہیں دی گئی۔ تمام سرکاری عمارتوں کو خالی کرا لیا گیا اور سرکاری تنصیبات پر فوج متعین کر دی گئی۔ جنرل سروسز ایڈمنسٹریشن نے ہدایت جاری کر دی کہ ورجینیا، میری لینڈ، پنسلوانیا اور مغربی ورجینیا میں تمام عدالتیں اور دفاتر تاحکم ثانی بند رہیں گے۔ اسی طرح کانگریس کی عمارت خالی کرا لی گئی۔ وہ تمام 19 عمارتیں جو پولیس کے کنٹرول میں تھیں، بند کر دی گئیں۔ اسی طرح تمام ضلعی حکومتوں کے دفاتر بند کرا دیئے گئے۔ ورجینیا ریلوے ایکسپریس کو معطل کر دیا گیا اور یونین اسٹیشن سے تمام ٹرینوں کی آمد و رفت بند ہوگئی۔ بسوں کیساتھ ساتھ پینٹاگون میٹرو ریل اسٹیشن بھی بند کر دیا گیا۔ ریاست میری لینڈ کے تمام اسکولوں میں چھٹی کر دی گئی اور جارج ٹاؤن یونیورسٹی میں کلاسیں معطل ہوگئیں۔ دنیا کی سب سے بڑی تجارتی شاہراہ وال اسٹریٹ پر سناٹا چھا گیا۔ دفاتر بند کرا دیئے گئے۔ ہوٹل کی اسپیس نیڈل سے عجائب گھروں اور یادگاروں تک تمام اہم عمارتیں بند کر دی گئیں۔

تباہ ہونے والے چاروں طیارے مختلف پروازوں کے دوران اغواء کئے گئے تھے۔ دہشت گردی کی اس واردات میں نامعلوم ملزمان نے جس مکمل منصوبہ بندی اور مربوط طریقے سے کارروائی کی، اس نے پورے امریکی سسٹم کو ہلا ڈالا ہے۔ دنیا کے عام لوگوں سے لے کر عالمی میڈیا تک ہر ایک نے یہ خیال ظاہر کیا ہے کہ دہشت گردی سے ہونے والی تباہی دراصل اس حقیقت کا انکشاف ہے کہ امریکی جاسوس ادارے اور انٹیلی جنس سسٹم بری طرح ناکام ہو گیا ہے۔ بی بی سی کے مطابق حملوں کے بارے میں امریکہ کے سیکیورٹی اداروں کو کچھ پتہ نہیں چل سکا اور کسی بڑے حملے کے امکان کو محسوس نہیں کر رہے تھے۔ ایف بی آئی اور انٹیلی جنس سروسز کو بھی کچھ پتا نہیں۔ غالباً ان کے وہم و گمان میں بھی نہیں تھا کہ اس قسم کی کارروائی بھی ہو سکتی ہے۔ اس دہشت گردی سے امریکی دفاعی انٹیلی جنس ایجنسیوں کی ساکھ بری طرح متاثر ہوئی ہے۔

جس وقت یہ حملے رونما ہوئے، اس وقت امریکی صدر جارج ڈبلیو بش فلوریڈا میں تھے۔ وہاں انہوں نے ہنگامی طور پر اخبار نویسوں سے بات چیت کرتے ہوئے ان حملوں کو دہشت گردی اور قومی المیہ قرار دیا۔ صدر بش نے کہا کہ امریکہ ان حملوں کا بدلہ لے گا۔ حملہ آوروں کا تعاقب کیا جائے گا اور بالآخر انہیں پکڑ کر سزا دی جائے گی۔ انہوں نے کہا کہ یہ امریکہ کے لئے ایک کڑا وقت ہے۔ ہم اس مشکل امتحان سے سرخرو گزریں گے۔ اس کارروائی کے ذمہ داروں کو ہر صورت میں انصاف کے کٹہرے تک لایا جائے گا۔ اور متاثرہ افراد کی تمام وسائل کے ذریعے مدد کی جائے گی۔

حملوں کے وقت امریکی وزیر خارجہ کولن پاول پیرو میں تھے۔ اطلاع ملتے ہی وہ امریکہ روانہ ہو گئے۔ سرکاری طور پر صرف اتنا ہی بتایا گیا کہ وہ امریکہ کے کسی نامعلوم مقام پر اتریں گے۔ اسی طرح صدر جارج بش جب واشنگٹن واپس روانہ ہوئے تو یہی اعلان ہوا کہ وہ نامعلوم مقام کی طرف روانہ ہو گئے ہیں۔ سیکیورٹی خطروں کے پیش نظر ان کا طیارہ ایئر فورس ون سیدھا واشنگٹن جانے کے بجائے پہلے نیبراسکا میں اترا۔ پھر وہاں سے واشنگٹن کا فضائی سفر شروع ہوا جس کے دوران بے حد سخت سیکیورٹی رکھی گئی۔ ایف 16 اور ایف 15 طیارے، صدر جارج بش کے طیارے کے ساتھ ساتھ اڑتے رہے۔ واشنگٹن ڈی سی پہنچنے کے بعد انہیں ایک ہیلی کاپٹر کے ذریعے وائٹ ہاؤس پہنچایا گیا۔

ایف بی آئی کے حکام نے خیال ظاہر کیا ہے کہ ہائی جیک ہونے والے ہر طیارے پر تین سے پانچ ہائی جیکرز تھے۔

دہشت گردی کی ان وارداتوں نے یقینی طور پر امریکی سیکیورٹی اداروں اور انٹیلی جنس سروسز کو ایک نئے سرے سے چوکنا کر دیا ہے۔ یہ شاید جدید امریکی تاریخ کا پہلا واقعہ تھا جب ایف بی آئی، سی آئی اے، سیکرٹ سروس سمیت تمام امریکی خفیہ ایجنسیاں دہشت گردی کی اتنی بڑی کارروائی کے بارے میں کوئی پیشگی اطلاع نہ دے سکیں۔ امریکہ کے خلاف کسی ممکنہ کارروائیوں کی دھمکیاں تو یقیناً موجود تھیں مگر غالباً ان ایجنسیوں کے پاس ایسے کوئی شواہد موجود نہ تھے جن کی بنیاد

پر کوئی حفاظتی کارروائی کی جاتی یا کسی بھی طور سیکیورٹی الرٹ کیا جاتا۔

دوسری جانب یہ حملے جس انداز میں کئے گئے ہیں، اس سے دہشت گردوں کے بے پناہ منظم ہونے کا اشارہ ملتا ہے۔ کئی ایئر پورٹس سے مختلف سمتوں کو روانہ ہونے والے طیاروں کو بیک وقت اغواء کرنا، طیاروں کو مقررہ مقامات تک لے جا کر انہیں ہدف سے ٹکرانا، اور اس ساری کارروائی کا ایک ساتھ رونما ہونا ہالی وڈ کی کسی فلم کا سنسنی خیز منظر لگتا ہے۔ یقین نہیں آتا کہ امریکہ جیسے ملک میں جہاں ایئر پورٹس پر کڑی سیکیورٹی رہتی ہے اور جہاں خفیہ ادارے بے حد موثر سمجھے جاتے ہیں، وہاں ایسے خودکش مشن پر روانہ ہونے والے متعدد گروہ مختلف طیاروں کو اغواء کرنے میں کیسے کامیاب ہوئے۔

امریکہ میں پینٹاگون اور ورلڈ ٹریڈ سینٹر پر حملوں کے فوراً بعد عالمی سٹاک مارکیٹ کریش کر گئی تھی۔ تاہم لگ بھگ چوبیس گھنٹوں کے بعد اس میں استحکام پیدا ہونا شروع ہوا۔ حملوں کی اطلاع عام ہوتے ہی عالمی منڈی میں تیل اور سونے کی قیمتوں میں فوری اضافہ ہو گیا اور یورپی کرنسی یورو کے مقابلے میں ڈالر کو نقصان پہنچا۔ لندن کی مارکیٹ میں اگلے ماہ یعنی اکتوبر کے لئے تیل کی قیمتیں 27.26 ڈالر سے بڑھ کر 30.10 ڈالر تک جا پہنچیں جبکہ نیویارک میں تیل کی مارکیٹ حملوں کی اطلاع کے ساتھ ہی بند ہو گئی۔

اس طرح ان حملوں کی اطلاع کے ساتھ ہی سونے کی قیمت میں لگ بھگ 19 ڈالر فی اونس کا اضافہ ہو گیا۔ لندن کی صرافہ مارکیٹ میں ایک اونس سونے کی قیمت 271.7 ڈالر سے بڑھ کر 290 ڈالر ہو گئی۔

دنیا بھر کی مالیاتی منڈیاں ان حملوں کے بعد افراتفری کا شکار ہیں۔ دنیا کا سب سے بڑا اسٹاک ایکسچینج نیویارک میں بند کر دیا گیا۔ برطانیہ میں لندن اسٹاک ایکسچینج کو خالی کرا لیا گیا۔ ٹوکیو، بون اور دیگر عالمی منڈیوں میں بھی مالیاتی سرگرمیاں بری طرح متاثر ہوئیں۔ جرمنی کی اسٹاک مارکیٹ 9.6 فیصد گر گئی۔ پیرس کی اسٹاک مارکیٹ 5.74 فیصد اور لندن کی اسٹاک مارکیٹ 3

فیصد گر گئی۔ٹوکیو اور ماسکو کی اسٹاک مارکیٹ میں بھی بھاری خسارہ ہوا۔

انشورنس کے ماہرین کا خیال ہے کہ امریکہ پر ہونے والے حملوں کے نتیجے میں ہونے والے نقصان کا تخمینہ 15 ارب ڈالر تک پہنچ جائے گا۔ ورلڈ ٹریڈ سینٹر کے انہدام، پینٹا گون کی بربادی اور چار امریکی طیاروں کی تباہی سے 4 سے 6 ارب ڈالر کا نقصان ہوا ہے اور اس تباہی میں جو جانوں کا ضیاع ہوا ہے اس کے لئے انشورنس کمپنیوں کو لائف انشورنس کی بھاری رقم ادا کرنی پڑے گی۔اس سے قبل 1992ء میں انشورنس کمپنیوں کو اس وقت سب سے زیادہ نقصان اٹھانا پڑا تھا جب ہیری کین اینڈریو نے مشرقی ساحلوں پر بربادی مچائی تھی۔اس طوفان میں 38 افراد ہلاک ہوئے تھے اور 20 ارب ڈالر کا نقصان ہوا تھا۔

ورلڈ ٹریڈ سینٹر اور پینٹا گون پر حملے امریکی پالیسیوں کا ردعمل ہیں

گزشتہ 20 سالوں کے دوران امریکہ میں اور امریکیوں کے ساتھ دہشت گردی کے واقعات مسلسل ہوتے رہے ہیں۔دنیا کے مختلف حصوں میں امریکیوں کو ایسے واقعات اور حالات کا سامنا رہا جنہیں امریکی دہشت گردی سے تعبیر کرتے ہیں،لیکن یہ بھی حقیقت ہے کہ یہ واقعات امریکہ کے بعض اقدامات کا ردعمل ہے جو ناپسندیدہ قرار دیئے گئے اور عالمی سطح پر ان کی مذمت بھی کی گئی لیکن امریکیوں نے ان واقعات سے کوئی سبق نہیں سیکھا بالآخر انہیں 11 ستمبر 2001ء کے خوفناک ترین حادثہ سے دوچار ہونا پڑا جس میں ہزاروں افراد ہلاک ہو گئے اور کھربوں ڈالر کا نقصان ہوا۔ذیل میں بعض اہم واقعات کی مختصر روداد بیان کی جاتی ہے۔

☆..... 4 نومبر 1979ء:ایران کی ''اسلامی طلباء'' نامی تنظیم نے تہران میں امریکی سفارتخانے پر ہلہ بول دیا اور سفارتخانے میں موجود 52 امریکیوں کو یرغمال بنالیا۔یہ واقعہ ایران میں اسلامی انقلاب اور شاہ کی حکومت ختم ہونے کے بعد پیش آیا۔امریکہ نے سفارتخانے کو آزاد کرانے اور امریکیوں کی رہائی کے ''آپریشن صحرا'' کے نام سے فوجی آپریشن کیا۔امریکی فضائیہ کے جنگی ہیلی کاپٹرات کی تاریکی میں تہران سے کچھ دور اتر گئے۔انہیں علی الصبح امریکی سفارتخانہ پر ہلہ بولنا اور امریکیوں کو رہا کرانا تھا۔لیکن جب امریکی ہیلی کاپٹر حملہ کے لئے اڑنے لگے تو انہیں خوفناک طوفان نے آلیا،ان کے ہیلی کاپٹروں کے پنکھے،ایک دوسرے میں پھنس گئے اور متعدد ہیلی کاپٹر تباہ ہو گئے۔امریکی فوجی چند لاشیں اور تباہ شدہ ہیلی کاپٹر موقع پر چھوڑ کر فرار ہو گئے۔ایران کی خمینی حکومت نے اسے اللہ تعالیٰ کے انتقام سے تعبیر کیا۔امریکی سفارتی عملہ 444 دن مقید رہا پھر

رہائی عمل میں آئی۔

☆...... 18 اپریل 1983ء: بیروت میں ایک خودکش نوجوان نے اپنی کار جس میں بارود کی بڑی مقدار موجود تھی، بیروت میں امریکی سفارتخانہ کی عمارت سے ٹکرا دی۔ 17 امریکی ہلاک ہو گئے۔

☆...... 23 اکتوبر 1983ء: شیعہ تنظیم کے خودکش بمباروں نے بیروت میں امریکی بحری فوج کی بیرک کو اڑا دیا اس میں 241 امریکی فوجی ہلاک ہو گئے۔

☆...... 12 دسمبر 1983ء: شیعہ تنظیم کے رضا کاروں نے کویت میں امریکہ اور فرانس کے سفارتخانوں کے سامنے کار بم دھماکے کئے جن میں 5 افراد ہلاک اور 86 زخمی ہو گئے۔

☆...... 20 ستمبر 1984ء: مشرقی بیروت (لبنان) میں امریکی سفارتخانہ کی انیکسی میں کار بم کا دھماکہ ہوا جس میں 16 امریکی ہلاک ہو گئے اور امریکی سفیر شدید زخمی ہو گئے۔

☆...... 14 جون 1985ء: لبنان کی شیعہ تنظیم کے رضا کاروں نے امریکی فضائی کمپنی ٹی ڈبلیو اے کا طیارہ اغواء کر لیا اور بیروت لے آئے۔ انہوں نے مطالبہ کیا کہ اسرائیل میں قید 7 سو قید عربوں کو رہا کر دیا جائے۔ یہ طیارہ دو ہفتے سے زائد رضا کاروں کی تحویل میں رہا۔ اس دوران ایک امریکی فوجی جو طیارہ میں سوار تھا، ہلاک کر دیا گیا۔ 39 امریکی باشندوں کو یرغمال بنالیا اور باقی مسافر رہا کر دیے گئے۔ آخر کیم جولائی کو شام کی مداخلت اور مذاکرات کے بعد طیارے اور اس کے امریکی مسافروں کو رہائی ملی۔

☆...... 8 اکتوبر 1985ء: فلسطینی نوجوانوں نے ایک اطالوی بحری جہاز پر قبضہ کر لیا اور اس میں سوار ایک امریکی یہودی لیون کو جو ٹانگوں سے معذور تھا، ہلاک کر دیا۔ فلسطینی نوجوانوں کو شبہ تھا کہ یہ یہودی فلسطینیوں کے خلاف یہودیوں کی کارروائی میں مالی معاونت کرتا ہے۔

☆...... 5 ستمبر 1986ء: کراچی کے ہوائی اڈے پر امریکہ کی فضائی کمپنی ''پان امریکہ'' کا جمبو جیٹ طیارہ اغواء کر لیا گیا جس میں 358 مسافر سوار تھے۔ طیارے کو اغواء کنندگان سے چھڑانے کے لئے فوجی ایکشن کیا گیا جس میں اغواء کنندگان سمیت 20 افراد مارے گئے۔

☆...... 21 دسمبر 1988ء: پان امریکی فضائی کمپنی کا ایک مسافر طیارہ سکاٹ لینڈ کی فضا میں لاک بری کے اوپر دھماکہ سے پھٹ گیا۔ یہ طیارہ لندن سے نیویارک جا رہا تھا۔ طیارہ میں سوار 270 افراد ہلاک ہو گئے۔ مرنے والوں میں لاک بری قصبہ کے کچھ لوگ بھی جن کے گھروں پر طیارے کا ملبہ گرا تھا، موت کا شکار بن گئے۔ اس دھماکے کی ذمہ داری لیبیا کے دو شہریوں پر ڈالی گئی۔ کئی سال کی امریکی کوششوں کے بعد لیبیا کے صدر کرنل قذافی نے ان دونوں کو امریکہ کے حوالے کر دیا اور ان پر سوئٹزر لینڈ میں مقدمہ چلایا جا رہا ہے۔

☆...... 26 فروری 1993ء: نیویارک کے ورلڈ ٹریڈ سینٹر کے نیچے پارکنگ میں کار بم دھماکہ ہوا جس میں 6 افراد ہلاک ہو گئے۔ ایک ہزار سے زائد افراد زخمی ہوئے اس دھماکہ کے الزام میں 6 اسلامی ''شدت پسندوں'' کو گرفتار کیا گیا اور ان سب کو عمر قید کی سزا دی گئی۔

☆...... 19 اپریل 1995ء: امریکی ریاست اوراوکلاہاما کے مرکزی شہر اوکلاہاما میں صبح 9 بج کر 2 منٹ پر وفاقی حکومت کی ایک عمارت کو بم سے اڑا دیا گیا جس میں 168 افراد ہلاک اور 500 زخمی ہو گئے۔ یہ ''بم حملہ'' امریکی فوج کے ایک سابق سپاہی ٹموتھی میگ وے نے کیا تھا اس کی کسی بات پر حکومت سے ناراضگی تھی۔ ٹموتھی کو موجودہ سال کے دوران موت کی سزا دی گئی۔

☆ 13 ستمبر 1995ء: ماسکو میں امریکی سفارتخانہ پر راکٹ سے حملہ کیا گیا۔ راکٹ امریکی سفارتخانے کی دیوار پھاڑ کر اندر جا گرا مگر خوش قسمتی سے کوئی جانی نقصان نہیں ہوا۔

☆...... 13 نومبر 1995ء: ریاض (سعودی عرب) میں امریکہ کے فوجی ہیڈکوارٹر میں کار بم کا دھماکہ ہوا جس میں 5 امریکی فوجی مارے گئے۔

☆...... 25 جون 1996ء: دہران (مشرقی سعودی عرب) میں ''خبر ٹاور'' کے باہر ''ٹرک بم'' کا دھماکہ ہوا جس میں 19 امریکی فوجی مارے گئے اور سینکڑوں دوسرے افراد زخمی ہو گئے۔ ''خبر ٹاور'' شہر کا تجارتی مرکز ہے۔ اس دھماکہ کی ذمہ داری ایک گمنام سعودی گروپ ''حزب اللہ''

نے قبول کی۔اس کے چند ارکان کو گرفتار کیا گیا اور قید کی سزا دی گئی۔

☆...... 7 اگست 1998ء: اس روز نیروبی (کینیا) اور (دارالسلام) تنزانیہ میں امریکی سفارتخانوں میں صرف چند منٹوں کے وقفے سے کار بم دھماکے کئے جن میں 224 افراد ہلاک ہو گئے۔ ہزاروں افراد زخمی بھی ہوئے۔ان دھماکوں کی ذمہ داری اسامہ بن لادن پر ڈالی گئی۔

☆...... 12 اکتوبر 2000ء: یمن کی بندرگاہ عدن میں ایک امریکی جنگی جہاز پر اس وقت بموں سے حملہ کیا گیا جب یہ جہاز عدن میں تیل لینے کے لئے رکا ہوا تھا۔حملہ میں 17 امریکی فوجی ہلاک ہو گئے۔اس حملے کا الزام بھی اسامہ بن لادن پر ہی لگایا گیا، مگر کوئی گرفتاری ابھی تک عمل میں نہیں آئی۔

☆...... 11 ستمبر 2001ء دو مسافر طیارے جو فضا میں اغواء کئے گئے تھے، امریکی وقت کے مطابق صبح 8 بج کر 45 منٹ پر اور پھر 9 بج کر 3 منٹ پر دنیا کی بلند ترین عمارت اور سب سے بڑے تجارتی مرکز ''ورلڈ ٹریڈ سنٹر'' (نیویارک) سے ٹکرائے اور 110 منزل عمارت کے دونوں حصوں کو تباہ کر دیا۔امریکہ بلکہ دنیا کی تاریخ میں دہشت گردی کی اس ہولناک ترین واردات میں ہزاروں افراد ہلاک ہو چکے ہیں اور اربوں بلکہ کھربوں ڈالر کا نقصان ہوا ہے۔دنیا بھر میں امریکی افواج کو ہائی الرٹ کر دیا گیا ہے۔اس ہولناک تباہی کی ذمہ داری بھی اسامہ بن لادن پر ڈالی جا رہی ہے اور اس خدشہ کا اظہار بھی کیا جا رہا ہے کہ امریکہ افغانستان پر حملہ کر دے گا اس ہولناک ترین واقعہ کے بعد پوری دنیا خوف کے سائے میں ہے۔

☆...... اسی روز 9 بج کر 43 منٹ پر ایک اور اغواء شدہ طیارہ امریکی دفتر جنگ کی عمارت سے ٹکرایا۔اس دھماکہ خیز کارروائی میں بھی بہت سے لوگ ہلاک ہوئے ہیں۔امریکی ایوان صدر اقوام متحدہ کا صدر دفتر اور دوسری اہم سرکاری عمارتیں خالی کر لی گئیں۔

امریکہ میں 30 ہزار سے زائد افراد کی ہلاکت کی لمحہ بہ لمحہ رپورٹ

امریکہ میں 4 جہازوں کے اغوا، ورلڈ ٹریڈ سنٹر میں دھماکے اور پینٹا گون کے دھماکوں میں 30 ہزار سے زائد افراد ہلاک ہوئے۔

☆...... صبح 8 بج کر 45 منٹ پر ایک بڑا مسافر طیارہ جسے غالباً اغواء کیا گیا تھا ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے ٹاور سے ٹکرا گیا جس کے نتیجے میں عمارت میں آگ بھڑک اٹھی۔

☆...... صبح 9 بج کر 3 منٹ پر ایک اور طیارہ جو بظاہر مسافر بردار جیٹ ہوائی جہاز ہے ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے دوسرے ٹاور سے ٹکرا گیا جس کے بعد پوری عمارت شعلوں کی لپیٹ میں آ گئی۔

☆...... صبح 9 بج کر 17 منٹ پر ایف اے اے نے نیویارک کے تمام ہوائی اڈوں کو بند کر دیا۔

☆...... صبح 9 بج کر 21 منٹ پر نیویارک پورٹ اتھارٹی نے نیویارک سٹی میں تمام پلوں اور سرنگوں کو بند کر دیا۔

☆...... صبح 9 بج کر 30 منٹ پر صدر بش نے فلوریڈا سے خطاب کرتے ہوئے کہا کہ ان کے ملک کو بظاہر دہشت گردی کا نشانہ بنایا گیا ہے۔

☆ صبح 9 بج کر 39 منٹ پر صدر بش نے واشنگٹن واپسی کے فوراً بعد نیشنل سیکیورٹی کی میٹنگ بلالی۔انہوں نے نائب صدر اور نیویارک کے گورنر سے بات چیت کی۔

☆...... صبح 9 بج کر 40 منٹ پر ایف اے اے نے تمام امریکی اڈوں کو پروازوں کے لئے بند کر دیا۔امریکی تاریخ میں یہ پہلا واقعہ ہے کہ پورے ملک میں طیاروں کی آمد و رفت بند کر دی گئی ہے۔

☆...... صبح 9 بج کر 43 منٹ پر ایک طیارہ پینٹا گون سے ٹکرا گیا جس کے بعد عمارت میں آگ لگ گئی اور دفاتر کو خالی کرنے کا کام شروع کر دیا گیا۔

☆...... صبح 9 بج کر 45 منٹ پر وائٹ ہاؤس کو خالی کرا لیا گیا۔

☆...... صبح 9 بج کر 57 منٹ پر بش فلوریڈا سے روانہ ہوگئے۔

☆...... صبح 10 بج کر 5 منٹ پر ورلڈ ٹریڈ سنٹر کا جنوبی ٹاور منہدم ہوگیا۔

☆...... صبح 10 بج کر 8 منٹ پر وائٹ ہاؤس کے اردگرد خودکار رائفلوں سے لیس سیکرٹ سروس کے ایجنٹ تعینات کردیے گئے۔

☆...... صبح 10 بج کر 10 منٹ پر پینٹاگون کا ایک حصہ گر گیا۔ یونائیٹڈ ایئرلائنز کی فلائٹ 93 سمرسیٹ کاؤنٹی میں گر کر تباہ ہوگئی۔

☆...... صبح 10 بج کر 13 منٹ پر نیویارک کے اقوام متحدہ کی عمارت خالی کرالی گئی۔ ملازمین کی تعداد 11700 کے قریب تھی۔

☆...... صبح 10 بج کر 22 منٹ پر واشنگٹن میں وزارت خارجہ، محکمہ انصاف اور عالمی بینک کی عمارتیں خالی کروالی گئیں۔

☆...... صبح 10 بج کر 24 منٹ پر ایف اے اے کی ہدایت پر امریکہ کی فضائی حدود میں داخل ہونے والی تمام پروازوں کا رخ کینیڈا کی طرف موڑ دیا گیا۔

☆...... صبح 10 بج کر 28 منٹ پر ورلڈ ٹریڈ سنٹر کا شمالی ٹاور منہدم ہوگیا جس کے بعد دھوئیں کے بادل اٹھنے لگے۔

☆...... صبح 10 بج کر 45 منٹ پر واشنگٹن میں تمام سرکاری دفاتر خالی کرالئے گئے۔

☆...... صبح 10 بج کر 46 منٹ پر امریکی وزیر خارجہ کولن پاول لاطینی امریکہ کا دورہ منسوخ کر کے وطن روانہ ہوگئے۔

☆...... صبح 10 بج کر 48 منٹ پر پولیس نے ایک بڑے طیارے کے سمرسیٹ کاؤنٹی میں گرنے کی تصدیق کردی۔

☆...... صبح 10 بج کر 53 منٹ پر نیویارک میں پرائمری الیکشن منسوخ کردیے گئے۔

☆...... صبح 10 بج کر 54 منٹ پر اسرائیل نے اپنا سفارتخانہ خالی کردیا۔

☆...... صبح 10 بج کر 57 منٹ پر نیویارک کے گورنر جارج پٹاکی نے کہا ہے کہ تمام سرکاری دفاتر بند کردیے گئے ہیں۔

☆...... صبح 11 بج کر 2 منٹ پر نیویارک کے میئر نے شہریوں سے کہا ہے کہ وہ اپنے گھروں سے باہر نہ نکلیں۔

☆...... صبح 11 بج کر 16 منٹ پر سی این این نے خبر دی کہ جراثیمی دہشت گردی کے انسداد کی تیاریاں شروع کردی گئی ہیں۔

☆...... صبح 11 بج کر 18 منٹ پر امریکن ایئرلائنز نے اطلاع دی کہ اس کے دو ہوائی جہاز لاپتہ ہوگئے ہیں جن میں 157 مسافر سوار تھے۔

☆...... صبح 11 بج کر 26 منٹ پر یونائیٹڈ ایئرلائنز نے اطلاع دی کہ اس کا ایک مسافر طیارہ گر کر تباہ ہوگیا ہے۔

☆...... صبح 11 بج کر 59 منٹ پر یونائیٹڈ ایئرلائنز نے تصدیق کی ہے کہ اس کا بوسٹن سے لاس اینجلس جانے والے ہوائی جہاز تباہ ہوگیا ہے، جس میں عملے سمیت 65 افراد سوار تھے۔

☆...... دوپہر 12 بج کر 4 منٹ پر لاس اینجلس ایئرپورٹ کو جو اغواء ہونے والے دو طیاروں کی منزل تھا خالی کرالیا گیا۔

☆...... 12 بج کر 15 منٹ پر امریکن ایئرلائنز کے طیاروں کی منزل سان فرانسسکو ایئرپورٹ کو بند کردیا گیا ہے۔ کینیڈا اور میکسیکو کے ساتھ ملنے والی امریکی سرحدیں بند کردی گئیں۔

☆...... 12 بج کر 30 منٹ پر ایف اے اے نے اطلاع دی ہے کہ اس وقت امریکی فضاؤں میں پچاس طیارے پرواز کررہے ہیں لیکن کسی کو کوئی مسئلہ درپیش نہیں۔

ورلڈ ٹریڈ سنٹر ایک نظر میں

نیویارک میں واقع دنیا کی سب سے بڑی اور بلند ترین عمارت ورلڈ ٹریڈ سنٹر (عالمی مرکز تجارت) دو عمارتوں پر مشتمل تھیں، جنہیں ''ٹاور'' کہا جاتا ہے۔ اس عمارت کے بارے میں بعض اہم اور دلچسپ حقائق درج ذیل ہیں۔

☆ ..... دونوں ''ٹاورز'' میں سے ہر ایک 110 منزلوں پر مشتمل تھی۔ عمارت 411 میٹر بلند اور ایک لاکھ مربع میٹر سے زائد رقبہ پر محیط تھی۔

☆ ..... پوری عمارت میں 21 ہزار 8 سو بڑے شیشوں والی کھڑکیاں تھیں۔

☆ ..... عمارت کے اندر اوپر جانے آنے کے لئے تیزی سے چلنے والی 23 اور قدرے سست رفتار سے چلنے والی 72 لفٹیں اور خودکار سیڑھیاں تھیں۔

☆ ..... عمارت میں دو مرکزی نمائش ہال تھے جو اس قدر طویل و عریض تھے کہ ان کی جگہ پر 15 فٹ بال سٹیڈیم بنائے جا سکتے تھے۔

☆ ..... دونوں عمارتوں (ٹاورز میں) دفاتر اور دکانوں کی تعداد لاکھوں میں تھی۔ ان میں 125 سے زائد اقسام کے دفاتر اور سرکاری مراکز تھے۔ ہر قسم کے دفاتر یا کاروباری مراکز کی تعداد ڈیڑھ ہزار سے 9 ہزار تک تھی۔ مثلاً

☆ اکاؤنٹس و آڈٹ بکس کی دکانوں کی تعداد 8 ہزار 721 تھی۔ عام کتابوں کی 5 ہزار 942 بڑی بڑی دکانیں تھیں۔ رسائل اور جرائد کی 5 ہزار 192 دکانیں تھیں۔

☆ ..... کمپیوٹر کے مختلف شعبوں کے دفاتر کی تعداد 25 ہزار سے زائد تھی۔

☆ ..... دونوں عمارتوں میں روزانہ ڈیڑھ لاکھ افراد خریداری یا سیاحت کی غرض سے آتے تھے۔

☆ ..... جیولری شاپس کی تعداد 5 ہزار 944 تھی۔

☆ ..... خریداروں اور سیاحوں کی خورد و نوش کے لئے دونوں عمارتوں میں 7 ہزار سے زائد ہوٹل اور ریسٹوران تھے۔ شراب کی پانچ ہزار 921 دکانیں بھی موجود تھیں۔

☆ ..... عمارت میں 9 ہزار 211 عدالتیں بھی قائم تھیں۔ ٹیلی کمیونی کیشن کے پانچ ہزار 88 مراکز بھی تھے۔

ورلڈ ٹریڈ سنٹر قبل ازیں بھی دو بار ایسے ہی حادثات سے دوچار ہو چکا تھا۔ 1945ء میں بھی امریکی فضائیہ کا ایک طیارہ شدید دھند کے باعث عمارت کی 79 ویں منزل سے ٹکرا کر تباہ ہو گیا مگر عمارت تباہی سے بچ گئی۔

☆ ..... 2 فروری 1993ء میں ایک کار بم دھماکہ میں عمارت کے بعض حصوں کو نقصان پہنچا تھا۔ اس حملہ میں چھ افراد ہلاک ہوئے اور 30 کروڑ ڈالر سے زائد کا نقصان ہوا تھا۔

☆ ..... 1995ء میں مصری عالم دین شیخ عمر عبدالرحمٰن سمیت نو افراد کو جن کا تعلق سوڈان، اردن اور مصر سے تھا، اس عمارت پر حملہ کی سازش کے الزام میں گرفتار کیا گیا۔ شیخ عمر عبدالرحمٰن کو سزائے موت سنائی گئی۔

☆ ..... 1998ء میں پاکستان سے گرفتار کئے جانے والے رمزی یوسف کو بھی اس عمارت پر حملہ کی سازش کرنے کے الزام میں گرفتار کیا گیا اور 24 سال قید با مشقت کی سزا سنائی گئی۔

سان فرانسسکو جل اٹھا

یہ ۱۴ اپریل ۱۹۰۶ء کا واقعہ ہے۔ صبح کے ۵ بج کر ۱۴ منٹ ہوئے تھے جب سان فرانسسکو کا شہر زلزلے کے خوفناک جھٹکوں سے لرز اُٹھا۔ ماہرین بتاتے ہیں کسی بھی بڑے زلزلے سے چند روز پیشتر اس کی علامات اور نشانیاں ظاہر ہونا شروع ہو جاتی ہیں لیکن سان فرانسسکو کے اس زلزلے سے پیشتر ایسی کوئی چیز دیکھنے میں نہیں آئی۔ بعد کی تحقیقات کے مطابق اس قسم کے صرف دو واقعات کا علم ہوا۔ شہر کے جنوبی علاقے میں رہنے والے ایک سنار نے ۱۴ اپریل کو پولیس میں رپورٹ درج کروائی کہ اس کے شوروم کی ایک کھڑکی کا شیشہ کسی اٹھائی گیر نے توڑ دیا ہے۔ پولیس کی تفتیش کے بعد یہ بات سامنے آئی کہ کھڑکی کی ٹوٹنے کی اصل وجہ یہ تھی کہ جس عمارت میں یہ دکان واقع تھی وہ عمارت غیرمحسوس طور پر زمین میں دھنس رہی تھی۔ اس کے علاوہ شہر کے نشیبی علاقے میں آباد ایک محلے کے مکینوں نے یہ محسوس کیا کہ ان کے گھروں کے دروازے سہولت سے حرکت نہیں کر رہے ہیں۔ ان دو واقعات کے علاوہ سان فرانسسکو اور اردگرد کے پورے علاقے میں کسی شخص نے کوئی غیرمعمولی تبدیلی محسوس نہیں کی۔

زلزلہ آیا تو بیشتر شہری اپنی خواب گاہوں میں خواب خرگوش کے مزے لے رہے تھے۔ صرف وہ لوگ بستروں سے اٹھے تھے جنہیں بہت صبح جاگنے کی عادت تھی یا وہ لوگ جو علی الصبح

ورزش وغیرہ کے شوقین تھے۔ کہیں کہیں اخبار اور دودھ بیچنے والے بھی نظر آ رہے تھے لیکن شہر کی آبادی کا بہت بڑا حصہ ابھی سو رہا تھا۔

مشہور مصنفہ ''کیتھرائن ہیوم'' اپنی خودنوشت سوانح عمری میں لکھتی ہیں:

''ایک خوفناک گونج کے ساتھ زمین پتے کی طرح لرزنے لگی تھی۔ ہمارے گھر کی ایک دیوار دھماکے کے ساتھ زمین بوس ہوگئی۔ مجھے نہیں معلوم کہ گھر کے سارے افراد کس طرح خود بخود ایک کمرے میں اکٹھے ہوگئے تھے۔ دور کہیں سے ایک گونج دار آواز سنائی دے رہی تھی۔ یوں محسوس ہو رہا تھا جیسے یہ آواز لمحہ بہ لمحہ قریب آ رہی ہے۔ پھر یہ آواز ہمارے پاؤں کے نیچے سے آتی ہوئی محسوس ہوئی اور تب زلزلے کا دوسرا شدید ترین جھٹکا محسوس کیا گیا۔ پورے شہر کی چیخیں ایک ساتھ فضا میں بلند ہوئیں اور زلزلے کی پُرہول گونج میں مزید اضافہ ہوگیا۔ ہمارے دیکھتے ہی دیکھتے سامنے دیوار پر ایک دراڑ نمودار ہوئی اور ہمارے قدموں تک پھیل گئی۔ ہم نے وہ کمرہ چھوڑا اور دوسرے کمرے کی طرف بھاگے لیکن اس کمرے کے فرش میں بھی ایک خوفناک گڑھا نظر آ رہا تھا۔ اب گھر کے تمام افراد نے باہر کا رُخ کیا۔ گلی میں پہنچ کر ہم نے عجیب وغریب منظر دیکھا۔ ہمارے تمام ہمسائے شب خوابی کے لباس میں ملبوس اپنے اپنے گھروں سے باہر نکل آئے تھے۔ ہر آنکھ میں سراسیمگی اور دہشت کے آثار نظر آ رہے تھے۔ گھر سے نکلتے وقت جس شخص کے ہاتھ میں جو چیز آئی تھی اس نے اُٹھا لی تھی لیکن حیرت کی بات تھی کہ کسی شخص نے بھی کوئی کارآمد چیز اُٹھانے کی زحمت نہیں کی تھی۔ ایک عورت نے ہاتھ میں چابیوں کا گچھا پکڑا ہوا تھا۔ کسی نے بستر کا تکیہ اٹھا رکھا تھا' کسی نے ٹائم پیس اور کسی نے برتن۔ ایک عورت نے شیشے کا ایک بڑا سا پیالہ تھاما ہوا تھا لیکن اس پیالے میں کھانے کی کوئی چیز نہیں تھی۔

''لاس اینجلز'' میں ''ٹائمز'' اخبار کا نامہ نگار لکھتا ہے جس وقت زلزلے کا پہلا جھٹکا محسوس کیا گیا' شہر کے مختلف اطراف سے ایک ساتھ چیخ وپکار کی آوازیں بلند ہوئیں۔ یہ آوازیں زلزلے کے تیسرے اور آخری جھٹکے تک سنائی دیتی رہیں۔ آخری جھٹکے کے بعد شہر کی فضا پر ایک

پُر ہول سناٹا چھا گیا۔ اس خاموشی سے تقریباً ایک منٹ بعد شہر کی فضا ایک بار پھر انسانی شور سے گونج اُٹھی لیکن اب شور میں ''بھاگو دوڑو'' کی آوازوں کی بجائے دم توڑتی ہوئی چیخوں اور گریہ و آہ و زاری کی آوازیں نمایاں تھیں۔ زلزلہ ختم ہونے کے فوراً بعد ''ٹائمز'' کا نامہ نگار شہر کے گلی کوچوں میں نکل گیا۔ وہاں اس نے نہایت خوفناک اور رقت آمیز مناظر دیکھے۔ شہر کے بلند و بالا مکان مٹی کے کھلونوں کی طرح ٹوٹے پھوٹے ہوئے تھے۔ گلیوں اور سڑکوں میں خوفناک دراڑیں نمودار ہو چکی تھیں اور مختلف جگہوں پر ملبے کے نیچے دبے ہوئے افراد کی چیخ و پکار جاری تھی۔

۱۸ اپریل ۱۹۰۶ء کو سان فرانسسکو میں آنے والا یہ زلزلہ بہت زیادہ شدت کا حامل نہیں تھا۔ اس سے پہلے مغربی کیلیفورنیا میں اس سے زیادہ طاقتور اور تباہ کن زلزلے آ چکے تھے لیکن وہ تمام واقعات لوگوں کے ذہنوں سے محو ہو چکے ہیں۔ پھر اپریل ۱۹۰۶ء کا زلزلہ کیوں ایک ناقابلِ فراموش واقعہ کی حیثیت اختیار کر گیا ہے۔ اس کی وجہ دراصل وہ خوفناک آگ ہے جو زلزلے کے بعد سان فرانسسکو کے مختلف حصوں میں بھڑک اُٹھی اور جس سے زبردست جانی و مالی نقصان ہوا۔ ۱۸ اپریل کو محسوس کیے جانے والے زلزلے کے جھٹکے صرف اڑھائی منٹ تک جاری رہے لیکن ان جھٹکوں کی وجہ سے جو آگ بھڑکی وہ پورے تین دن تک شہر میں تباہی پھیلاتی رہی۔ زلزلے کے صرف چند منٹ بعد شہر میں تقریباً پچیس جگہوں پر آگ بھڑک اُٹھی۔ سان فرانسسکو ایک ترقی یافتہ صنعتی شہر تھا اور اس کی یہی ترقی اس کے لیے وبال جان بن گئی۔ پورے شہر میں بجلی کے تار اور گیس پائپوں کا جال بچھا ہوا تھا۔ زلزلے کی وجہ سے تار ٹوٹ گئے اور گیس پائپ جگہ جگہ سے پھٹ گئے۔ شہر میں کئی جگہوں پر جلتے ہوئے چولہوں کے اُلٹنے اور آتش گیر کیمیکلز کے جار ٹوٹنے کے واقعات ہوئے۔ اس قسم کے واقعات نے آتش زدگی کی شدت میں مزید اضافہ کیا۔

دوسرے روز یعنی ۱۹ اپریل کی صبح تک شہر کا نشیبی علاقہ پوری طرح آگ کی لپیٹ میں آ چکا تھا۔ ایک مکان کے بعد دوسرا مکان اور ایک محلے کے بعد دوسرا محلہ آگ کی زد میں آ رہا تھا اور سان فرانسسکو کے لاکھوں شہری بے چارگی سے کھڑے یہ تماشا دیکھ رہے تھے۔'' سان فرانسسکو

بلیٹن'' کا ایک رپورٹر ''خلیج سان فرانسسکو'' میں ایک لانچ کے اوپر کھڑا تھا اور شہر پر ٹوٹنے والی قیامت کا منظر دیکھ رہا تھا۔ اس کا کہنا ہے ''اس سارے منظر کا سب سے ایذا دہ پہلو یہ تھا کہ تمام شہر میں انتہا درجے کی بھاگ دوڑ کے باوجود انتہا درجے کی خاموشی چھائی ہوئی تھی' آسمان دھوئیں کے تاریک بادلوں کے پیچھے چھپا ہوا تھا اور شام یا صبح کا تعین کرنا دشوار تھا۔''

یہاں سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ سان فرانسسکو جب ایک ترقی یافتہ شہر تھا تو پھر اس شہر کو آگ سے محفوظ رکھنے کا ترقی یافتہ نظام کیوں موجود نہ تھا۔ تو اس کا جواب یہ ہے کہ شہر کو بچانے کے تمام امکانات زلزلے کے صرف ۲۸ سیکنڈ بعد ختم ہو چکے تھے۔ سان فرانسسکو کو پانی مہیا کرنے والے تمام ذرائع ناکارہ ہو چکے تھے۔ شہر کی تقریباً ۲۳۰۰۰ پائپ لائنیں ٹوٹ پھوٹ گئی تھیں اور نلوں میں پانی کا دباؤ صفر ہو کر رہ گیا تھا۔ سان فرانسسکو کے لیے اس وقت صرف اور صرف خلیج کا پانی دستیاب تھا اور اس کو پوری طرح استعمال کیا جا رہا تھا۔ فائر بریگیڈ کی لانچیں ساحل کے ساتھ ساتھ کھڑی تھیں اور جلتے ہوئے ساحلی علاقے پر مسلسل پانی پھینک رہی تھیں۔ اس کے علاوہ فائر بریگیڈ کے بے دست و پا ہونے کی ایک وجہ یہ بھی ہو سکتی ہے کہ محکمے کے چیف آفیسر ''ڈینس سلی وان'' زلزلے کے دوران ہلاک ہو چکے تھے۔ ان کا واقعہ یوں ہے کہ وہ اپنے بیڈ روم میں آرام سے سو رہے تھے اچانک ایک زوردار دھماکہ ہوا اور مکان کا کچھ حصہ گر پڑا' وہ بھاگتے ہوئے اپنی بیوی کی خواب گاہ میں پہنچے۔ خواب گاہ کے اندر داخل ہوتے ہی وہ فرش میں نمودار ہونے والے ایک سوراخ کے اندر گر پڑے۔ یہ سوراخ عمارت میں تین منزل نیچے تک چلا گیا تھا۔ اتنی بلندی سے گرنے کے نتیجے میں وہ ہلاک ہو گئے۔ عمارت کے اندر یہ سوراخ قریبی ہوٹل کیلیفورنیا کا ایک آرائشی مینار گرنے کی وجہ سے پیدا ہوا تھا۔ چیف ڈینس کے ہلاک ہونے کے سبب فائر بریگیڈ کی مجموعی کارکردگی پر نہایت برا اثر پڑا اور محکمے کی استعداد کار کم ہو گئی۔

۲۰ اپریل تک شہر کا پانچ مربع میل گنجان آباد علاقہ جل کر بھسم ہو چکا تھا۔ ۲۸۰۰۰ مکانات تباہ اور کم از کم پانچ سو افراد ہلاک ہو چکے تھے۔ اس کے علاوہ ان گنت تھیٹر' ہوٹل' بینک'

واقعہ کی یاد دلاتی رہتی ہے۔

سینما ہال اور پھر اخباروں کے دفاتر جل چکے تھے۔ سرکاری دفاتر کا بیش قیمت ریکارڈ خاکستر ہو چکا تھا۔ پیدائش' موت اور شادی کے تمام ثبوت مٹ گئے تھے۔ حکومت کی نہایت خفیہ فائلوں کے پرزے دھوئیں کے دوش پر اڑتے پھر رہے تھے۔ اندرون شہر قیامت کا سماں تھا۔ مصیبت کے مارے لوگ فٹ پاتھوں اور سڑکوں پر ڈیرے ڈالے بیٹھے تھے' سہمی ہوئی عورتیں اور بھوک سے روتے ہوئے بچے بے سروسامانی کی حالت میں کھلے آسمان تلے پڑے تھے۔ ڈاکوؤں اور لٹیروں کے لیے یہ ایک سنہری موقع تھا۔ انہوں نے اس موقع سے بڑا فائدہ اٹھایا' شہر میں لوٹ مار شروع ہوگئی دو دنوں کے دوران چوری' ڈاکہ' عصمت دری اور اغوا کی بے شمار وارداتیں ہوئیں۔ قریب تھا کہ حالات مکمل طور پر قابو سے باہر ہو جاتے اور پورے شہر پر لٹیروں کا قبضہ ہو جاتا کہ شہر کے میئر ''سمٹز'' نے ایک نہایت بروقت راست اقدام کیا اس نے فوری طور پر پچاس سرکردہ افراد کی ایک کمیٹی تشکیل دی اور اس کمیٹی کے ہنگامی اجلاس کے بعد ایک ہینڈ بل جاری کیا جس کا مضمون یہ تھا ''تمام فیڈرل دستوں باقاعدہ پولیس اور سپیشل پولیس افسران کو اس بات کا اختیار دیا جاتا ہے کہ وہ جہاں کسی ایک شخص یا زیادہ افراد کو لوٹ مار یا اس نوعیت کے کسی دوسرے جرم میں ملوث پائیں فوراً گولی مار دیں۔'' اس حکم کے تحت ۱۹ اپریل کو ۱۲۶ افراد کو موقع پر گولی مار کر ہلاک کیا گیا۔ اس کے علاوہ بیس افراد ایسے تھے جنہیں گرفتار کر لیا گیا اور اسی روز موت کی سزا دے دی گئی۔ یہاں پر ایک دلخراش واقعہ کا ذکر ضروری معلوم ہوتا ہے۔ ۱۹ اپریل کو جن بیس افراد کو گولی ماری گئی ان میں ایک بائیس سالہ نوجوان بھی شامل تھا۔ بعد کی تحقیقات سے پتا چلا کہ یہ نوجوان اپنے اہل خانہ کے لیے ایک خالی برتن حاصل کرنے کے واسطے ایک مسمار شدہ مکان میں داخل ہوا تھا کہ گشتی دستے کے ہاتھوں پکڑا گیا۔ اس کے گھر والے سامان خورد و نوش سامنے رکھے اس کا انتظار کرتے رہے اور اس کی لاش ایک گلی میں تڑپ تڑپ کر ٹھنڈی ہوگئی۔

سان فرانسسکو کی اس خوفناک تباہی کو ایک عرصہ گزر چکا ہے' لوگ اس بات کو قریب قریب بھول چکے ہیں لیکن ہالی وڈ نے ۱۹۳۰ء میں اس خوفناک زلزلے اور آگ کے بارے میں جو فلم بنائی تھی' وہ اب بھی موجود ہے۔ یہ فلم دنیا کے مختلف حصوں میں کبھی کبھار لوگوں کو اس جانکاہ

''لندن'' سمندر کے گہرے پانیوں میں ڈوب گیا

۲۹ دسمبر ۱۸۶۵ء کو برطانیہ کا ''لندن'' نامی مشہور بحری جہاز مشرقی ہند سے آسٹریلیا کے لیے روانہ ہوا۔ یہ دخانی جہاز حال ہی میں تعمیر کیا گیا تھا اور اس سے پہلے اس نے دو مرتبہ آسٹریلیا کا سفر کیا تھا۔ جہاز کے یہ دونوں سفر نہایت کامیاب رہے تھے اور جہاز نے خاصی نیک شہرت کمائی تھی۔ یہی وجہ تھی کہ اس مرتبہ روانگی سے ایک ماہ پہلے ہی جہاز کی تمام نشستیں ریزرو ہو چکی تھیں۔

جب یہ جہاز ''بلائی ماؤتھ'' کی بندرگاہ پر پہنچا تو خراب موسم کے خدشے کے پیشِ نظر جہاز کو وہاں پر روک لیا گیا۔ اس بندرگاہ پر جہاز کے مسافروں کو پہلے ناخوشگوار واقعہ کا سامنا کرنا پڑا...... ہوا یوں کہ ایک ماہی گیر کشتی لہروں پر ہچکولے کھاتی ہوئی آئی اور قریب پہنچ کر الٹ گئی۔ کشتی میں دو افراد سوار تھے' وہ فوراً ہی سمندر کے یخ بستہ پانی میں غوطے کھانے لگے۔ جہاز کے عرشے پر سے سینکڑوں افراد اندوہناک منظر دیکھ رہے تھے۔ جہاز کے عملے نے فوری طور پر ایک امدادی کشتی سمندر میں اتارنے کی کوشش کی لیکن بعض تکنیکی وجوہ کی بناء پر کشتی کو بروقت سمندر میں نہ اتارا جا سکا اور اس تاخیر کی وجہ سے ایک شخص لہروں کی نذر ہو گیا۔

پلے ماؤتھ کی بندرگاہ پر ہی دو اور قابلِ ذکر واقعات پیش آئے۔ جہاز پر سفر کرنے والے ایک سیاح کے دل میں نہ جانے کیا خیال آیا کہ اس نے فوری طور پر اپنا سفر ملتوی کرنے کا

والے ایک سیاح کے دل میں نہ جانے کیا خیال آیا کہ اس نے فوری طور پر اپنا سفر ملتوی کرنے کا فیصلہ کرلیا۔ اپنے ہمراہیوں کے بہت سمجھانے کے باوجود وہ نہ مانا اور واپس چلا گیا۔ جہاز پر سوار ایک اور نوجوان کو بھی زندگی نے موت کے مسافروں میں سے الگ کرلیا۔ یہ نوجوان اپنے والدین سے ناراض ہو کر آسٹریلیا جا رہا تھا۔ اس کے والدین نے اس کی گمشدگی کے بارے میں ''دی ٹائمز'' میں اشتہارات دیئے اور اپنے بیٹے سے گھر واپس آنے کی درخواست کی۔ ان اشتہارات کی وجہ سے جہاز کے مسافروں کو لڑکے کے بارے میں پتہ چلا۔ انہوں نے اسے سمجھایا بجھایا اور منت سماجت کر کے اس کو سفر ترک کرنے پر رضامند کرلیا۔ بعد میں ایک ذمے دار شخص کی وساطت سے اس نوجوان کو اس کے گھر روانہ کر دیا گیا۔

جب جہاز ''پلے ماؤتھ'' کی بندرگاہ سے اپنے جان لیوا سفر پر روانہ ہوا تو اس پر تقریباً ۲۵۲ افراد سوار تھے۔ ان میں سے ۸۹ افراد عملے کے تھے اور ۱۶۳ مسافر تھے۔ جب ''لندن'' بندرگاہ سے روانہ ہوا تو موسم تقریباً پُرسکون تھا لیکن جس وقت جہاز کھلے سمندر میں پہنچا' موسم کے تیور بدلنے لگے۔ جلد ہی جہاز کو تیز ہوا اور ہر لحظہ بلند ہوتی ہوئی لہروں نے گھیر لیا۔ بہر حال حالات کچھ ایسے خراب نہیں تھے کہ جہاز کی واپسی کے بارے میں سوچا جاتا۔ جہاز مخصوص رفتار سے ''منزل'' کی طرف رواں دواں رہا۔ اگلے روز یعنی جنوری کی ۶ تاریخ کو ہوا کا زور قدرے کم ہو گیا۔ اس دن شام کے وقت مسافر اپنے کیبنوں میں سے نکلے اور مختلف تفریحات میں حصہ لیا۔ اتوار کی شام سے موسم پھر خراب ہونا شروع ہو گیا' تیز ہوا کے ساتھ بارش کی بوچھاڑ بھی شروع ہوگئی۔ اس روز مسافر جہاز کے بڑے کمرے میں جمع ہوئے اور وہاں انہوں نے عبادت میں حصہ لیا۔ منگل کے روز تک ہوا کی شدت میں بے پناہ اضافہ ہو گیا۔ جہاز کے کپتان ''مارٹن'' نے حکم دیا کہ جہاز پر سے تمام بادبان اتار لیے جائیں اور جہاز کو انجنوں کی طاقت سے صرف دو ناٹ کی رفتار سے چلایا جائے۔ بادبانوں کے اتارے جانے کے بعد سمندری لہروں نے جہاز کو اور بھی شدت سے اُچھالنا شروع کر دیا۔ ہر ہچکولے کے ساتھ لہریں جہاز کے اوپر سے ہو کر گزر جاتیں۔

صبح تقریباً سات بجے کے قریب ایک بہت بڑی لہر آئی اور اس نے جہاز پر بندھی ہوئی حفاظتی کشتیوں کو زبردست نقصان پہنچایا۔ اس لہر کی وجہ سے جہاز کا سامنے والا نوکدار حصہ اتنی قوت سے پانی کے ساتھ ٹکرایا کہ ٹکڑے ٹکڑے ہو گیا۔ بے پناہ سردی اور گھمبیر تاریکی میں سمندر کی وحشی لہریں سارا دن جہاز کی آہنی چادروں سے ٹکراتی رہیں۔ سہ پہر کے وقت جب جہاز کے مسافر چائے پی رہے تھے ایک خوفناک لہر عرشے کے اوپر سے ہوتی ہوئی ہال کمرے میں گھس آئی۔ ہال کمرہ عورتوں اور بچوں سے بھرا ہوا تھا۔ وہ اس ناگہانی آفت سے گھبرا کر چیخ و پکار کرنے لگے اتنے میں ایک اور لہر آئی اور اس نے ہال کمرے کی ہر شے کو تہہ و بالا کر کے رکھ دیا۔ انتظامیہ کی طرف سے مسافروں کو فوراً اپنے کمروں میں پہنچنے کی ہدایت کی گئی جبکہ ملاحوں کو حکم دیا گیا کہ وہ ہال کمرے سے بالٹیوں کے ذریعے پانی کو نکالنے کی کوشش کریں۔ بدھ کی صبح تک حالات جوں کے توں تھے۔ کیپٹن مارٹن نے فیصلہ کیا کہ جہاز کو آگے لے جانے کی بجائے ''پلے ماؤتھ'' واپس لے جایا جائے۔ جب جہاز نے واپسی کا سفر شروع کیا تو تند و تیز ہوا جہاز کے عقب میں ہوگئی اس تبدیلی کی وجہ سے جہاز کے اوپر حالات قدرے بہتر ہو گئے۔ عملے کے ارکان نے جہاز کے عرشے پر بکھرے ہوئے ساز و سامان کو سمیٹنا شروع کر دیا۔ اسی اثناء میں نہایت کمزور سی ہلکی ہلکی دھوپ بھی نکل آئی' مسافروں کے چہروں پر اطمینان کے آثار نظر آنے لگے لیکن یہ اطمینان وقتی تھا۔ جوں جوں دن ڈھلتا گیا موسم بتدریج خراب ہوتا چلا گیا۔ آثار بتا رہے تھے کہ جہاز کو اب ایک اور طوفانی رات کا سامنا کرنا ہوگا جہاز کے سہمے ہوئے مسافر صاف دیکھ رہے تھے کہ جنوب مغرب سے سیاہ بادلوں کا ٹڈی دل لشکر تیزی سے بڑھا چلا آ رہا ہے۔ لہروں میں ایک دفعہ پھر اضطرابی کیفیت پیدا ہو گئی تھی۔ شام کے ٹھیک چھ بجے جہاز ایک بار پھر طوفانِ بادوباراں کی زد پر تھا۔ آندھی کے پہلے خوفناک جھکڑوں کے ساتھ ہی جہاز کے درمیانی اور اگلے بادبان پھٹ گئے۔ دو حفاظتی کشتیوں کے رسّے ٹوٹ گئے اور وہ لڑھکتی ہوئی سمندر میں جا گریں۔ تقریباً رات نو بجے تک طوفان میں بے پناہ شدت پیدا ہو چکی تھی۔ مسافروں میں زبردست اضطراب پایا جاتا تھا کچھ مسافر تو اپنے اپنے

کیبنوں میں بند ہو کر عبادت میں مصروف ہو گئے تھے لیکن زیادہ تر مسافر ایسے تھے جو ان خوفناک گھڑیوں میں تنہا رہنے سے خوف کھا رہے تھے۔ یہ لوگ جہاز کے فسٹ اور سیکنڈ کلاس کے ہال کمروں میں جمع تھے اور ایک دوسرے کو تسلی و تشفی دینے کی کوشش کر رہے تھے۔ کیپٹن مارٹن نے اندازہ لگایا کہ اگر جہاز کے انجن اسی طرح طوفانی لہروں میں جہاز کو کھینچتے رہے تو بہت جلد وہ گرم ہو کر کام کرنا چھوڑ دیں گے۔ کیپٹن مارٹن نے عملے کو حکم دیا کہ جہاز کے انجن بند کر دیئے جائیں اور جہاز کو بچے ہوئے ایک بادبان کے ذریعے چلانے کی کوشش کی جائے لیکن اس بادبان نے بھی بہت جلد بدقسمت جہاز کا ساتھ چھوڑ دیا۔ ہوا کے منہ زور تھپیڑوں نے چند ہی لمحوں میں بادبان کو چیتھڑوں میں تبدیل کر کے رکھ دیا۔ مجبوراً ایک بار پھر جہاز کے انجنوں کو سٹارٹ کیا گیا لیکن اب جہاز کے انجنوں کی کارکردگی بادبان کے بغیر بہت کم رہ گئی تھی۔ چنانچہ فیصلہ کیا گیا کہ آج کی رات جہاز کو انجنوں اور بادبانوں کے بغیر سمندر کی لہروں پر کھلا چھوڑ دیا جائے لیکن بہت جلد افسروں کو اپنا یہ فیصلہ بھی واپس لینا پڑا۔ انجنوں اور بادبانوں کے بغیر جہاز کی حیثیت موجوں کے درمیان ایک حقیر تنکے کی سی ہو کر رہ گئی تھی کبھی تو جہاز سمندر کی گہرائیوں میں اترتا ہوا محسوس ہوتا اور کبھی یکدم آسمان کی طرف اُچھل جاتا۔ ہر بار جب جہاز نیچے کی طرف جاتا تو یوں لگتا جیسے شاید اب جہاز کبھی اوپر نہ آ سکے گا لیکن ابھی جہاز کے مسافروں کی قسمت میں چند سانسیں اور لکھی ہوئی تھیں۔ جہاز کے اندر ہر چیز تہہ و بالا ہو چکی تھی۔ جہاز کا سارا سامان کبھی لڑھکتا ہوا ایک کونے میں سمٹ جاتا اور کبھی دوسرے کونے میں۔ ہر بار سامان لڑھکنے کی وجہ سے ایک خوفناک آواز پیدا ہوتی جو مسافروں کے دلوں پر اور بھی ہیبت طاری کر دیتی۔ توانائی کی کمی کے پیشِ نظر جہاز کی تمام روشنیاں بھی مدھم کر دی گئی تھیں۔ نیم تاریکی کی وجہ سے عورتوں اور بچوں کے خوف و ہراس میں مزید اضافہ ہو گیا تھا۔ رات کے ۱۰ بجے تک جہاز کے ہال کمروں میں تقریباً دو دو فٹ پانی جمع ہو چکا تھا۔ اس وقت تقریباً ساڑھے دس بجے کا عمل تھا جب ایک دیوقامت لہر درمیانی دروازے کو توڑتی ہوئی انجن روم میں گھس آئی۔ سینکڑوں ٹن برفیلا پانی انجن روم میں داخل ہو گیا۔ انجنوں نے فوراً کام کرنا چھوڑ

دیا اور انجن روم کا عملہ بمشکل تمام اپنی جانیں بچا کر نکل سکا۔ اب جہاز کے انجن لوہے کے بے کار ٹکڑوں کی مانند تھے۔ انجنوں کے بند ہو جانے کی وجہ سے جہاز کے اندر سے پانی کی نکاسی کا نظام بھی بے کار ہو چکا تھا۔ جہاز کے اندر پانی کی سطح بلند سے بلند تر ہو رہی تھی اور جہاز آہستہ آہستہ پانی میں ڈوب رہا تھا۔ حالات بہت حوصلہ شکن تھے لیکن امید کا دامن ابھی ہاتھ سے نہیں چھوٹا تھا۔ عملے کے ارکان بالٹیوں اور دستی نلکوں کے ذریعے پانی کو مسلسل جہاز میں سے باہر نکال رہے تھے۔ جہاز کا ہر مسافر جی جان سے عملے کے ارکان کا ہاتھ بٹا رہا تھا۔

اس وقت رات کا ڈیڑھ بجا تھا جب کیپٹن مارٹن بھاگتا ہوا آیا اور ہجوم سے چلا کر بولا ''ان نلکوں اور بالٹیوں کو چھوڑو اگر جہاز بچانا چاہتے ہو تو فوراً سٹور روم سے دوسرے بادبان لے کر آؤ۔ تمام لوگ سٹور روم کی طرف بھاگے اور بروقت تمام بادبانوں کو عرشے تک لانے میں کامیاب ہو گئے۔ سب لوگوں نے بڑی جانفشانی کے ساتھ بادبانوں کو کھڑا کیا اور بہت سے لوگ بادبانوں کو سہارا دینے کے لیے لکڑی کے پولوں کے ساتھ چمٹ گئے۔ باقی ماندہ لوگ ایک بار پھر تندہی سے پانی نکالنے میں مصروف ہو گئے۔

طوفان کی شدت بڑھتی چلی گئی۔ رات کے پچھلے پہر چار بجے کے قریب پانی کا ایک اور زبردست ریلہ جہاز کے اندر داخل ہو گیا۔ کیپٹن مارٹن جہاز کے چیف انجینئر کے ساتھ انجن روم کا جائزہ کرنے کے لیے گیا۔ وہاں انہوں نے دیکھا کہ تقریباً پندرہ فٹ پانی جمع ہو چکا تھا۔ جب کیپٹن مارٹن معائنے کے بعد واپس آیا تو لوگوں نے اس کو گھیر لیا اس نے نہایت گھمبیر لہجے میں کہا ''میں آپ کو مایوس کرنا نہیں چاہتا...... لیکن ہمارے بچنے کی کوئی امید نہیں رہی۔ اب کوئی معجزہ ہی ہم کو بچا سکتا ہے۔ جہاز پر اس وقت صرف ایک بڑی کشتی اور تین چھوٹی حفاظتی کشتیاں قابل استعمال تھیں۔ کیپٹن مارٹن کے حکم پر ایک چھوٹی کشتی کو تجرباتی طور پر سمندر میں اتارا گیا۔

بلاخیز لہروں نے چند لمحوں میں ہی اس ننھی سی کشتی کو ہڑپ کر لیا...... جہاز اب کسی بھی لمحے سمندر میں غرق ہو سکتا تھا۔ کیپٹن مارٹن کے حکم کے مطابق بڑی کشتی کو سمندر میں اتارا گیا۔ اس

اکلوتی کشتی میں جن افراد کو جگہ ملی ان کی تعداد ۱۹ تھی' صرف جوان اور صحت مند افراد کو کشتی میں جگہ دی گئی تھی تاکہ وہ کشتی کو بلاخیز موجوں میں زیادہ سے زیادہ دیر تک الٹنے سے بچا سکیں۔ کشتی کے مسافروں میں تین انجینئر' ایک کیڈٹ اور عملے کے بارہ ارکان تھے۔ مسافروں کی تعداد صرف تین تھی۔ کیپٹن مارٹن نے کشتی کو الوداع کہتے ہوئے کہا:

''جاؤ......خدا تمہاری مدد کرے۔''

اور پھر چند ہی لمحے بعد عظیم الشان جہاز ''لندن'' سمندر میں غائب ہونا شروع ہو گیا۔ کشتی پر موجود لوگوں نے دیکھا کہ عرشے کے اوپر سہمے ہوئے لوگ ایک دوسرے کے قریب کھڑے تھے ''گٹاوس رومی' بروک۔

سب لوگوں میں ممتاز نظر آ رہا تھا۔ یہ شخص ایک مشہور فلمی اداکار تھا اور اپنی جسمانی طاقت کے حوالے سے ہر جگہ جانا پہچانا جاتا تھا۔ مصیبت کی گھڑی میں اس نے اپنی طاقت کا بھرپور استعمال کیا تھا۔ وہ مسلسل کئی گھنٹے ایک دستی نل کے ذریعے پانی جہاز سے باہر پھینکتا رہا تھا۔ اس نے اس وقت تک دم نہیں لیا تھا جب تک اس نے محسوس نہیں کر لیا تھا کہ اب مزید کوشش کرنا قطعی طور پر فضول ہے۔ اس وقت وہ اپنا سر جھکائے اور آنکھیں بند کیے ہوئے عرشے کے ایک کونے میں بیٹھا تھا۔ کوئی آواز بلند نہیں ہوئی......کوئی چیخ سنائی نہیں۔ سب کچھ طوفان کے ہولناک شور میں دب کر رہ گیا۔ دیکھتے دیکھتے عظیم الشان جہاز سمندر کی تہہ میں اتر گیا۔ کشتی پر موجود لوگوں نے دیکھا کہ جہاز ڈوبنے سے جو گرداب پیدا ہوا ہے اس میں ایک اور حفاظتی کشتی بھی ہچکولے کھا رہی ہے پھر یہ کشتی بھی جہاز کے ساتھ ہی سمندر میں غرق ہو گئی جس جگہ چند ثانیے پہلے عظیم الشان ''لندن'' موجود تھا' اب وحشی موجیں رقص کر رہی تھیں۔

سہمے ہوئے افراد کو لیے ہوئے یہ کشتی چوبیس گھنٹے تک سمندر کی وسعتوں میں بھٹکتی رہی آخر دوسرے روز اٹلی کے ایک ''مارکوپلس'' نامی جہاز نے ان مسافروں کو سمندر میں سے نکال لیا۔ بچ جانے والے ۱۹ افراد کے بیانات کی روشنی میں جو تحقیق کی گئی اس سے جہاز کی بناوٹ میں

بہت سے نقائص کی نشاندہی ہوئی۔ خاص طور پر یہ محسوس کیا گیا کہ جہاز کی بیرونی دیواروں کی اونچائی سطح سمندر سے بہت کم تھی۔ ۲۲۳ افراد ہمیشہ کے لیے سمندر کی گہرائیوں میں کھو گئے لیکن ان کی موت آنے والے لوگوں کو تحفظ کی نئی راہ دکھا گئی۔ آئندہ جو بھی بحری جہاز تعمیر کیے گئے ان میں اس اندوہناک واقعہ کے اسباب کو خاص طور پر مدنظر رکھا گیا۔

خوفزدہ لوگوں پر سکوتِ مرگ طاری تھا

(ٹائی ٹینک کی تباہی)

سمندر بالکل پُر سکون تھا اور آسمان پر کہیں کہیں تارے ٹمٹما رہے تھے۔ یہ ۱۴ اپریل ۱۹۱۲ء کی ایک تاریک رات تھی۔ وائٹ سٹار نامی جہاز راں کمپنی کا ۴۶۳۲۸ ٹن وزنی جہاز ''ٹائی ٹینک'' TITANIC اپنے ۲۳۰۰ مسافروں کے ساتھ بحر اوقیانوس کے برفیلے پانیوں پر رواں دواں تھا۔ یہ بحر اوقیانوس کا شمالی علاقہ تھا۔ اس علاقے میں برف کے بڑے بڑے تودے سطحِ آب پر تیرتے رہتے تھے اور بعض اوقات جہازوں کے لیے سخت خطرے کا سبب بن جاتے ہیں حالانکہ یہ اپریل کا مہینہ تھا لیکن چونکہ اس علاقے میں برفانی تودوں کی بھرمار تھی' اس لیے جہاز میں سخت سردی محسوس کی جا رہی تھی۔ مسافر اپنے اپنے کیبنوں میں گرم بستروں کے اندر دبکے ہوئے خواب خرگوش کے مزے لے رہے تھے۔ وہ اس امر سے بے خبر تھے جو بحر اوقیانوس کی یخ بستہ گہرائیوں میں بے تابی سے ان کا انتظار کر رہی تھی۔

جب چار روز پیشتر یہ جہاز سوتھیمپٹن سے نیویارک کی طرف روانہ ہوا تھا تو کسی کے وہم وگمان میں بھی نہ تھا کہ جدید طرز کا یہ محفوظ ترین جہاز ایسی ہولناک تباہی سے دوچار ہوگا۔ قابلِ ذکر بات یہ ہے کہ یہ اس جہاز کا پہلا سفر تھا۔ اس جہاز کو تیار کرتے وقت اس بات کا خاص خیال رکھا گیا تھا کہ جہاز کے ڈوبنے کے امکانات صفر ہو جائیں۔ یہی وجہ تھی کہ اس کو تیار کرنے والے اس کو UNSINKABLE یعنی ''ناقابلِ غرقابی'' کا خطاب دیتے تھے۔ اس ۸۵۰ فٹ لمبے جہاز میں چودہ منزلیں تھیں جو کہ مکمل طور پر واٹر پروف تھیں۔ جہاز کا پیندہ دوہری چادر کا بنایا گیا تھا اگر کسی حادثہ کی وجہ سے جہاز کی پہلی چار منزلوں مین پانی بھر بھی جاتا تو بھی جہاز کے ڈوبنے کا کوئی خطرہ نہیں تھا۔ جہاز کے کپتان ارنیسٹ سمتھ کو اس بات کا احساس تھا کہ ان کا جہاز اس وقت دنیا کا محفوظ ترین مسافر بردار بحری جہاز ہے۔ یقیناً یہی وجہ تھی جو وہ اپنے جہاز کو برفانی تودوں سے اَٹے ہوئے سمندر میں بلا خوف وخطر انتہائی تیز رفتاری سے چلائے جا رہا تھا۔ جس جگہ بدقسمت جہاز ٹائی ٹینک کو حادثہ پیش آیا اس سے صرف آٹھ میل دور ایک اور جہاز ''کیلیفورنین'' بھی موجود تھا اس جہاز کے عملے نے جب یہ محسوس کیا کہ آگے برفانی تودوں سے ٹکرا جانے کا خدشہ ہے تو انہوں نے اپنے جہاز کو وہیں پر لنگر انداز کر لیا تھا۔ اس جہاز کے وائرلیس آپریٹر نے ''ٹائی ٹینک'' کو بار بار یہ پیغام بھیجا کہ آگے سمندر میں برفانی تودوں کی کثرت ہے۔ اس لیے احتیاط کی جائے لیکن ''ٹائی ٹینک'' کی انتظامیہ کی طرف سے کوئی جواب موصول نہیں ہوا۔ آخر ''کیلیفورنین'' کے ایک افسر کو ''ٹائی ٹینک'' کی روشنیاں نظر آئیں۔ وہ ان سے کچھ فاصلے پر سے تیزی سے گزر رہا تھا۔ ''کیلیفورنین'' کے عملے نے مورس لائٹ کے ذریعے اسے اپنی طرف متوجہ کرنے کی کوشش کی لیکن وہ کوئی توجہ کیے بغیر تیزی سے خطرناک سمندری حدود میں داخل ہوگیا...... اور آخر وہ قیامت کی گھڑی آن پہنچی۔

اس وقت رات کے ٹھیک گیارہ بج کر چالیس منٹ ہوئے تھے۔ ''ٹائی ٹینک'' کے نگران عملے میں سے فریڈرک فلیٹ وہ پہلا شخص تھا جس نے جہاز کی طرف تیزی سے بڑھتے

ہوئے ایک فلک بوس برفانی تودے کو دیکھا۔ وہ ٹیلی فون پر چلایا۔ ''ہوشیار!'' سامنے برفانی تودہ ہے۔'' اور اس کے ساتھ ہی دو گھنٹے اور چالیس منٹ کے عرصے پر محیط وہ دہشت ناک ڈرامہ شروع ہوگیا جو آخر کار جہاز کے ۱۵۱۳ مسافروں کی حسرتناک موت پر ختم ہوا۔

حادثہ کا شکار ہونے والے جہاز ''ٹائی ٹینک'' کا ایک اعلیٰ افسر اس ٹکراؤ کے واقعہ کو یوں بیان کرتا ہے ''میرے جسم کو ایک شدید جھٹکا لگا اور پھر میں نے محسوس کیا کہ سارے جہاز میں ایک غیر مانوس قسم کی تھرتھراہٹ پیدا ہوگئی ہے۔ جہاز پر اچانک ہی سردی میں بے پناہ اضافہ ہوگیا۔ تب میں نے اپنے سامنے برفانی تودے کو دیکھا۔ میں اس منظر کو کبھی نہیں بھول سکتا۔ وہ ایک بہت بڑا تودہ تھا اور کسی پہاڑ کی طرح جہاز کے سامنے کھڑا تھا۔ مجھ سے اس کا فاصلہ چند فٹ کا تھا۔ میں نے محسوس کیا کہ میں ہاتھ بڑھا کر تودے کو چھو سکتا ہوں پھر جہاز میں حرکت پیدا ہوئی اور تودہ آہستہ آہستہ جہاز پر سے پرے ہٹتا گیا اور پھر تاریکی میں گم ہوگیا۔'' جہاز کو لگنے والے شدید جھٹکے کی وجہ سے مسافر ہڑبڑا کر اُٹھ بیٹھے تھے اور اب ہر شخص صورتحال جاننے کے لیے عرشے پر پہنچ گیا تھا۔ لوگ ایک دوسرے سے اس جھٹکے کے بارے میں گفتگو کر رہے تھے اور کسی کو بھی صورتحال کی اصل سنگینی کا احساس نہیں تھا۔ دراصل ان کے ذہنوں میں یہ بات بیٹھی ہوئی تھی کہ ''ٹائی ٹینک'' ایک نہایت محفوظ جہاز ہے اور اس کے ڈوبنے کا کوئی امکان نہیں ہے۔ عرشے پر موجود مسافر بہت حد تک لاپرواہ نظر آ رہے تھے۔ کسی شخص کو معلوم نہیں تھا کہ جہاز کے پیندے میں ایک ۳۰۰ فٹ چوڑا سوراخ ہو چکا تھا اور اب بحر اوقیانوس کا پانی ایک عظیم آبشار کی صورت میں جہاز کے اندر داخل ہو رہا تھا۔ برفانی تودے کا نوکیلا حصہ جہاز کے پیندے سے اس بری طرح سے ٹکرایا تھا کہ پہلی پانچ منزلوں کو توڑتا ہوا چھٹی منزل تک جا پہنچا تھا اور اب سمندر کا پانی اپنی تمام تر حشر سامانیوں کے ساتھ یکے بعد دیگرے تمام نچلی منزلوں میں بھرتا چلا جا رہا تھا۔ ''ٹائی ٹینک'' کی تباہی کے بعد جو تحقیقات عمل میں آئیں ان سے یہ بات ظاہر ہوتی ہے کہ تاریخ کا یہ بدترین حادثہ بہت سی انسانی غلطیوں اور لاپروائیوں کے نتیجے میں ظہور پذیر ہوا۔

حادثہ سے کچھ دیر پہلے ''ٹائی ٹینک'' اپنی پوری رفتار یعنی ۲۲ ناٹ کے ساتھ سفر کر رہا تھا۔ حالانکہ بہت سے جہازوں کی طرف سے اس کو تنبیہ کی گئی تھی کہ وہ جس علاقے کی طرف بڑھ رہا ہے وہاں اس کو برفانی ٹکڑوں سے سخت خطرہ ہے۔ ایک دوسرے جہاز ''مسابا'' کی طرف سے بھی ایک ایسا ہی پیغام ''ٹائی ٹینک'' کو رات نو بج کر چالیس منٹ پر پہنچایا گیا تھا۔ یہ پیغام ''ٹائی ٹینک'' کو موصول بھی ہوا تھا لیکن اس بارے میں پتہ نہیں چل سکا کہ آیا یہ پیغام جہاز کے حکام بالا کو بھیجا گیا کہ نہیں۔ اس پیغام کے پہنچنے سے ایک گھنٹہ پیشتر جہاز کا کپتان سمتھ عملے کے چند دوسرے ارکان کے ساتھ برفانی تودوں کے بارے میں تبادلہ خیال کر رہا تھا۔ اس نے عملے کو ہدایت بھی کی تھی کہ وہ اردگرد کے سمندر پر کڑی نگاہ رکھیں لیکن بہرحال اس نے اس بات کو اتنی زیادہ اہمیت نہیں دی تھی کہ وہ جہاز کی طرف سے بھیجا جانے والا وہ آخری پیغام کپتان تک پہنچ جاتا تو وہ اپنے حکم پر نظرثانی کرتے ہوئے جہاز کو روکنے یا اس کی رفتار کم کرنے کے بارے میں سوچتا اور یوں ۱۵۱۳ قیمتی جانوں کو بچایا جا سکتا لیکن ایسا نہیں ہوا اور جہاز اپنی رفتار سے آگے بڑھتا رہا پھر سوچنے کی بات یہ ہے کہ جہاز پر سوار ۲۳۰۰ مسافروں کے لیے صرف ۱۶ ہنگامی کشتیاں کیوں رکھی گئی تھیں۔ اس کا مطلب تھا کہ ۲۳۰۰ مسافروں میں سے صرف ۱۲۵۰ مسافروں کو بچایا جا سکتا تھا۔ ان سب باتوں کے علاوہ ایک اور سب سے اہم سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ ''کیلیفورنین'' جہاز جو جائے حادثہ سے صرف آٹھ میل دور کھڑا تھا' مدد کے لیے کیوں نہ پہنچ سکا جس وقت ''ٹائی ٹینک'' پر ایک قیامت برپا تھی اور بدقسمت جہاز لحہ بہ لحہ پانی کی گہرائیوں میں اتر رہا تھا۔ ۶۰۰۰ ٹن وزنی جہاز ''کیلیفورنین'' پر سوار تمام افراد چین کی نیند سو رہے تھے۔ شام کے وقت ''کیلیفورنین'' کے وائرلیس آپریٹر نے ''ٹائی ٹینک'' کو وارننگ بھیجی تھی اور اس کا کہنا ہے کہ اس نے اپنی وارننگ بار بار دہرائی تھی لیکن اس کو کوئی مثبت جواب نہیں مل سکا۔ گیارہ بج کر تیس منٹ پر اس کی ڈیوٹی ختم ہوگئی اور وہ وائرلیس سیٹ بند کر کے سونے کے لیے چلا گیا...... اور اس کے صرف دس منٹ بعد ''ٹائی ٹینک'' کو حادثہ پیش آگیا۔

حادثہ رونما ہوئے ۲۰ منٹ ہو چکے تھے۔ اب جہاز کے عملے کو حادثے کی شدت کا اندازہ ہو چکا تھا۔ ''ٹائی ٹینک'' کا وائرلیس آپریٹر جان فلپس ریڈیو پر بار بار اردگرد کے جہازوں کو مدد کے لیے پکار رہا تھا۔

''CQD......CQD''

ان دنوں CQD کا سگنل بحری جہاز خطرے کی صورت میں نشر کیا کرتے تھے لیکن اس واقعہ سے چند روز پیشتر ایک بین الاقوامی کانفرنس میں "CQD" کی جگہ "SOS" کے الفاظ مخصوص کر دیئے گئے تھے۔ رات کے بارہ بجے تک آپریٹر "CQD" کا سگنل نشر کرتا رہا لیکن پھر اس کو غلطی کا احساس ہوا اور یوں تاریخ میں پہلی بار "SOS" کا سگنل نشر کیا گیا۔ اردگرد کے سمندر میں موجود تقریباً چھ بحری جہازوں نے اس سگنل کو سنا اور تیزی سے ''ٹائی ٹینک'' کی مدد کے لیے روانہ ہو گئے لیکن افسوس ''ٹائی ٹینک'' کے قریب ترین سمندر میں موجود جہازوں نے ڈوبتے ہوئے بدقسمت جہاز کی پکار نہ سنی۔ ان میں سے ایک تو ''کیلیفورنین'' تھا۔ جس کا آپریٹر وائرلیس بند کرنے کے بعد اب گہری نیند سو رہا تھا اور دوسرا جہاز ''کارپیتھیا'' تھا جو اس جگہ سے تقریباً ۶۰ میل دور سمندر میں سفر کر رہا تھا۔ بدقسمتی سے اس کا آپریٹر بھی وائرلیس سیٹ کے پاس موجود نہیں تھا۔ اس آپریٹر کا کہنا ہے کہ:

''جب وہ دوبارہ وائرلیس روم پہنچا تو اس کے ذہن میں خیال آیا کہ ''ٹائی ٹینک'' اس کے نزدیکی سمندر میں موجود ہے کیوں نہ اس کو اس کے پہلے سفر پر مبارکباد کا پیغام بھیجا جائے۔ اس وقت کو ساڑھے بارہ کا عمل تھا۔ جب آپریٹر نے یہ پیغام نشر کرنے کے لیے وائرلیس سیٹ کو کھولا تو جواب میں اسے ایک گھبرائی ہوئی آواز سنائی دی۔

''SOS......SOS......ہم برفانی تودے سے ٹکرا گئے ہیں فوراً مدد کے لیے پہنچو۔''

حادثے کے ۲۵ منٹ بعد یعنی بارہ بج کر پانچ منٹ پر ''ٹائی ٹینک'' کے عملے کو حکام کی طرف سے حفاظتی کشتیاں سمندر میں اتارنے کا حکم ملا۔ اس کے ساتھ ہی جہاز سے پہلا اطلاعی

راکٹ چھوڑا گیا۔ یہ راکٹ اردگرد کے جہازوں کو خطرے سے آگاہ کرنے کے لیے چھوڑے جاتے ہیں۔ اس راکٹ کے چھوٹتے ہی مسافروں کو اس بات کا احساس ہو گیا کہ صورتحال واقعتاً نازک ہے۔ اس سے بیشتر مسافر ہنگامی کشتیوں میں سوار ہونے سے ہچکچا رہے تھے۔ اب جبکہ ہنگامی حالت کا سب کو یقین ہو گیا تھا ہر شخص یہ چاہتا تھا کہ وہ کشتی پر سوار ہو جائے۔ صورتحال کو دیکھتے ہوئے حکام کی طرف سے اعلان کیا گیا:

''عورتیں اور بچے پہلے' اس کے علاوہ کوئی بات قابل قبول نہ ہو گی۔''

وائرلیس آپریٹر متواتر سگنل نشر کر رہا تھا۔

''SOS......SOS فوراً مدد کے لیے پہنچو۔''

مدد کے لیے آنے والے جہاز ابھی بہت دور دور تھے لیکن موت کی سرد انگلیاں لمحہ بہ لمحہ جہاز کو اپنے شکنجے میں جکڑ رہی تھیں۔ یہ بات ظاہر ہونے لگی تھی کہ جہاز کے زیادہ تر مسافروں کو آنے والی چند گھڑیوں میں اذیت ناک موت کا سامنا کرنا ہو گا۔ اس وقت رات کے دو بجے تھے جب جہاز پر یہ اعلان کیا گیا:

''ہر آدمی جہاں جہاں ہے' ایک لمحہ ضائع کیے بغیر جہاز چھوڑ دے۔''

وائرلیس آپریٹر نے بھی یہ پیغام سنا لیکن وہ کسی موہوم امید کے سہارے متواتر وائرلیس سیٹ کے سامنے موجود رہا۔ وہ اس وقت تک "SOS" پکارتا رہا جب تک کہ اس کی آواز بحر اوقیانوس کے پانیوں میں ڈوب کر نہیں رہ گئی۔ اس رات جہاز کے ساتھ سمندر کی تہہ میں اتر جانے والے ۱۵۱۳ مسافروں میں جہاز کا کپتان' جہاز کا ڈیزائنر مشہور کروڑ پتی ایڈیٹر رٹراس' کرنل جیکب جو کہ بیوی کے ہمراہ ہنی مون سے واپس آ رہا تھا اور ممتاز صحافی ولیم سٹیڈ شامل تھا۔

ہنگامی کشتیوں میں جگہ پانے والے خوش قسمت افراد میں سے ۲۴ سالہ مسز ایملی رچرڈ بھی تھی۔ وہ اپنے دس ماہ کے بچے کو لیے ہوئے امریکہ میں اپنے خاوند کے پاس جا رہی تھی۔ اس نے جہاز ڈوبنے کا منظر اپنی آنکھوں سے دیکھا۔ اس کا کہنا ہے ''میں کشتی میں کھڑی تھی' کشتی کھچا کھچ

بھری ہوئی تھی اور چپو چلانے والے اسے جلدی جلدی جہاز سے پرے کھینچ رہے تھے۔ رات تاریک تھی اور سمندر کا یخ بستہ پانی ایک کالی چادر کی طرح نظر آ رہا تھا۔ بے شمار لوگ پانی میں ڈبکیاں کھا رہے تھے اور کچھ لوگ ہماری کشتی کے ساتھ لٹک گئے تھے۔ پانی بے انتہا سرد تھا اور وہ لوگ مدد کے لیے چیخ و پکار کر رہے تھے۔ ہم چاہتے تھے کہ انہیں اپنی کشتی پر کھینچ لیں لیکن ہم مجبور تھے۔ کشتی پر تل دھرنے کی گنجائش باقی نہیں رہی تھی۔ آہستہ آہستہ دور ہوتی ہوئی کشتیوں میں بیٹھے ہوئے مسافر نہایت حسرت سے اپنے ان ہمسفروں کی طرف دیکھ رہے تھے جو سمندر میں بے بسی سے ہاتھ پاؤں مار رہے تھے۔ جہاز کی تمام روشنیاں جل رہی تھیں اور وہ سمندر کے سیاہ سینے پر ایک بہت بڑے شعلے کی مانند نظر آ رہا تھا۔ جہاز کی ۷۵افٹ بلند چار چمنیاں بڑے خطرناک انداز میں آگے کی طرف جھکی ہوئی تھیں۔ اس وقت دو بج کر بیس منٹ ہوئے تھے جب جہاز آہستہ آہستہ پانی میں غائب ہونے لگا۔ جہاز کا خود کار ساز ینا حالات کی سنگینی سے بے خبر مختلف دھنیں بجائے چلا جا رہا تھا۔ اب جبکہ جہاز آہستہ آہستہ سمندر کی تہہ میں اتر رہا تھا ایک مذہبی گیت کی دھن فضاؤں میں گونج رہی تھی۔ گیت کے بول تھے "میرا خدا میرے نزدیک ہے۔" جہاز کی روشنیوں میں ایک دلخراش منظر دیکھنے میں آ رہا تھا۔ جہاز کے جو حصے پانی سے باہر تھے ان کے ساتھ مکڑیوں کی طرح لوگ چمٹے ہوئے تھے۔ ان میں سے کچھ تو اپنا توازن کھو کر نیچے گر رہے تھے اور کچھ خود بخود سمندر میں چھلانگیں لگا رہے تھے۔ ایک ٹھٹھری ہوئی موت ان سب کا مقدر تھی اور وہ اس بات کو جانتے بھی تھے لیکن کچھ لمحوں کے لیے ہی سہی وہ موت سے دور بھاگنا چاہتے تھے۔ ان کی نگاہیں اب بھی کسی مددگار جہاز کی روشنیوں کو ڈھونڈ رہی تھیں۔ ایملی رچرڈ کا کہنا ہے "جہاز کی تمام روشنیاں یکے بعد دیگرے پانی کے اندر اترتی چلی گئیں۔ جہاز کا بینڈ المیہ گیت کی دھن بجاتا رہا اور پھر ایک طویل اور پُر ہول گونج کے ساتھ پورا جہاز سطح آب کے نیچے چلا گیا۔ ہنگامی کشتیاں صبح تک چلتی رہیں۔ حتیٰ کہ بحری جہاز "کارپیتھیا" ان تک آن پہنچا اور اس نے بچنے والوں میں سے ۷۰۵ مسافروں کو کشتیوں میں سے نکالا۔

المیے کا حسرتناک پہلو یہ ہے کہ "کیلیفورنین" صرف آٹھ میل دور کھڑا رہا لیکن اس کا عملہ حالات کا درست اندازہ نہ لگا سکا۔ جہاز کے کپتان لارڈ نے بعد میں تحقیقات کے دوران بیان میں کہا کہ وہ دوربینوں کے ذریعے "ٹائی ٹینک" پر مکمل نظر رکھے ہوئے تھے۔ جب خطرناک سمندر میں پہنچ کر اس کی روشنیاں ایک جگہ رُک گئیں تو انہوں نے ایک بار پھر "مدرس لائٹ" کے ذریعے جہاز کے عملے کو متوجہ کرنے کی کوشش کی لیکن ان کی طرف سے کوئی جواب نہ ملا۔ اس کے بعد جب "ٹائی ٹینک" سے راکٹ چھوڑے گئے تو "کیلیفورنین" پر موجود افسران چونک گئے لیکن پھر انہوں نے اس بات کو نظر انداز کر دیا۔ حیرت کی بات یہ تھی کہ جب جہاز کی روشنیاں نظروں سے اوجھل ہو گئیں تو اس کے باوجود "کیلیفورنین" کے کپتان لارڈ کو اس کی غفلت اور لاپرواہی کی بنیاد پر مورد الزام ٹھہرایا۔ اس کی سب سے بڑی غلطی یہ تھی کہ وہ "ہنگامی راکٹوں" کا پیغام سمجھنے سے قاصر رہا تھا۔ کپتان لارڈ ۱۹۶۲ء تک زندہ رہا اور تمام عمر اپنی صفائی بیان کرنے کی کوشش کرتا رہا۔

اس حادثے کا ایک حیرت انگیز اور پُراسرار پہلو اور بھی ہے۔ ایک شخص مارگن رابرٹ نے چودہ سال پہلے اس حادثے کی پیش گوئی کر دی تھی۔ اس نے ایک ناول لکھا تھا جس میں اس نے بیان کیا تھا کہ کس طرح ایک جدید قسم کا بحری جہاز اپنے اولین سفر پر سوتھمپٹن سے نیویارک روانہ ہوتا ہے۔ کس طرح وہ شمالی اوقیانوس میں ایک برفانی تودے سے ٹکراتا ہے اور کس طرح اس کا پیندہ پھٹ جاتا ہے، کیسے وہ ڈوبتا ہے اور کیسے ناکافی ہنگامی کشتیوں کی وجہ سے سینکڑوں افراد لقمہ اجل بن جاتے ہیں...... اس جہاز کا نام تھا "ٹائی ٹینک"

فٹ بال کے ۱۰ اسپر سٹارز کو موت نے اُچک لیا

یہ فروری ۱۹۵۸ء کا واقعہ ہے۔ ان دنوں فٹ بال کا یورپین کپ کھیلا جا رہا تھا۔ یہ ٹورنامنٹ ''ناک آوٹ'' سسٹم کی بنیاد پر ہو رہا تھا۔ ٹورنامنٹ میں ایک اور شرط یہ تھی کہ ہر ٹیم کو دوسری ٹیم کے ساتھ جو دو میچ کھیلنا تھے' ان میں۔ ایک میچ لازماً حریف ٹیم کے ملک میں جا کر کھیلنا تھا۔

برطانیہ کی ٹیم ''یونائیٹڈ'' اس ٹورنامنٹ میں نہایت اچھی کارکردگی کا مظاہرہ کر رہی تھی اور ایک لحاظ سے یہ ٹورنامنٹ کی ''پسندیدہ ٹیم'' شمار ہوتی تھی۔ اس ٹیم میں تقریباً سارے نوجوان کھلاڑی تھے اور زیادہ تر کھلاڑیوں کی عمریں ۲۰ سال سے کم تھیں۔ ۵ فروری کو برطانیہ کی مایہ ناز ٹیم اپنے مشہور منیجر ''بس بائی'' کے ساتھ ''اولڈ ٹریفڈ'' سے ''بلغراد'' کے لیے روانہ ہوئی۔ اس سے پیشتر ''یونائیٹڈ'' کے باہمت کھلاڑی ''ریڈ سٹار آف بلغراد'' کی ٹیم کو اپنی سرزمین پر ایک کے مقابلے میں دو گول سے شکست دے چکے تھے۔ اب دوسرا میچ ان کو مدِ مقابل ٹیم کے ملک یعنی چیکوسلواکیہ میں کھیلنا تھا۔ یہ میچ بلغراد میں ہوا جو ایک انتہائی سخت مقابلے کے بعد تین تین گول سے برابر رہا۔ یہ

میچ برابر رہنے کے باوجود ''یونائیٹڈ'' کی ٹیم کامیاب ہوگئی۔ ''یونائیٹڈ'' کے نوجوان کھلاڑی اوپر تلے کے سخت میچوں کے بعد بے انتہا تھکے ہوئے تھے لیکن ابھی ان کے لیے آرام کا کوئی موقع نہیں تھا' انہیں آج ہی ''بلغراد'' سے واپس ''مانچسٹر'' پہنچنا تھا اور ۸ فروری کو لیگ کا ایک اور میچ کھیلنا تھا۔ چنانچہ بلغراد میں میچ ختم ہوتے ہی یونائیٹڈ کی ٹیم ایئرپورٹ پر پہنچی اور مانچسٹر کے لیے روانہ ہوگئی جس جہاز پر یہ ٹیم سفر کر رہی تھی وہ ''الزبتھین'' نام کا ایک چارٹرڈ جہاز تھا اور اس میں کھلاڑیوں کے علاوہ صحافیوں کا ایک گروپ بھی سوار تھا۔

میونخ میں جہاز کے ٹھہرنے کا کوئی پروگرام نہیں تھا لیکن دورانِ پرواز جہاز کے کپتان کو نجانے کیا خیال آیا کہ اس نے جہاز کو میونخ میں اتارنے کا فیصلہ کر لیا۔ اسے جہاز کی مشینری میں کوئی خرابی واقع ہونے کا اندیشہ گزر رہا تھا' اس لیے وہ سفر سے پہلے کل پرزوں پر ایک نظر ڈالنا چاہتا تھا۔

کھلاڑیوں کو یہ تاخیر بہت ناگوار گزری' وہ بے چارے ایک ہفتے سے گھر کی آرام دہ اور پُرسکون نیند کے لیے ترس رہے تھے اور اب جب خدا خدا کر کے یہ موقع آیا تھا۔ یہ نئی مصیبت کھڑی ہوگئی تھی۔ وہ جانتے تھے کہ ان کے والدین اور عزیز و اقارب سخت سردی میں ہوائی اڈے پر کھڑے ان کا انتظار کر رہے ہوں گے۔ اس کے علاوہ ہزاروں شائقین بھی اپنے قومی ہیروز کا استقبال کرنے کے لیے ہوائی اڈے پر موجود ہوں گے۔ ان سب لوگوں کو اس تاخیر کی وجہ سے بے پناہ کوفت برداشت کرنی پڑے گی۔ بہرحال اب جہاز کے ٹھیک ہونے کا انتظار تو کرنا ہی تھا۔ تقریباً ایک گھنٹہ بعد ماہرین نے جہاز کو اوکے کر دیا۔ تھوڑی دیر بعد اس کی روانگی کا اعلان سنائی دیا۔

کھلاڑیوں اور صحافیوں نے جو بہت دیر سے اس اعلان کے منتظر تھے' اطمینان کا سانس لیا اور جلدی جلدی جہاز کی طرف لپکے۔ اس وقت ایئرپورٹ پر ہلکی ہلکی دھند پھیلی ہوئی تھی اور برف باری کے آثار بھی نظر آ رہے تھے۔ جہاز کے عملے نے مسافروں کو خوش آمدید کہا۔ جہاز کے دروازے بند

ہوئے اور جہاز ایک فرحت بخش جھٹکے کے ساتھ حرکت میں آ گیا۔ اس وقت سہ پہر کے ۲ بج کر ۳۵ منٹ ہوئے تھے۔ مسافر دل ہی دل میں حساب لگا رہے تھے کہ وہ کب تک مانچسٹر پہنچ سکیں گے۔ رن وے پر ایک چکر مکمل کرنے کے بعد جہاز آہستہ آہستہ تیز ہوا لیکن اس سے پہلے کہ جہاز ٹیک آف کرتا انجن میں سے ایک غیر مانوس گڑگڑاہٹ کی آواز سنائی دی اور جہاز کی رفتار اچانک دھیمی پڑ گئی۔ چند لمحوں کے بعد جہاز ایک دفعہ پھر رن وے پر کھڑا تھا۔

کھلاڑی نہایت برافروختہ نظر آنے لگے لیکن منیجر ''بس بائی'' نے نہایت تحمل سے انہیں کنٹرول کیا اور سمجھایا کہ اگر حفاظت اور سلامتی کی خاطر کچھ دیر انتظار کی تکلیف برداشت کر لی جائے تو بہتر نتائج نکلتے ہیں۔ جہاز کے عملے کو کھلاڑیوں کی بے چینی کا پورا احساس تھا۔ انہوں نے جہاز کو ایک دفعہ پھر اُڑانے کی کوشش کی لیکن دوسری بار بھی ناکامی ہوئی۔ آخر جہاز کے کپتان نے یہ فیصلہ کیا کہ جہاز کا ایک دفعہ پھر معائنہ کیا جائے۔ مسافر ایک مرتبہ پھر منہ لٹکائے واپس ایئرپورٹ کی عمارت میں آ بیٹھے لیکن ابھی انہیں بیٹھے چند ہی منٹ ہوئے تھے کہ جہاز کی طرف سے انہیں دوبارہ بلاوا آ گیا اور یہ شاید ان میں سے بہت سوں کے لیے موت کا بلاوا تھا۔

تمام کھلاڑی خوشی خوشی جہاز میں سوار ہوئے۔ موسم بتدریج خراب ہوتا جا رہا تھا۔ جہاز کی کھڑکیوں سے باہر برف گرتی ہوئی صاف نظر آ رہی تھی۔ تمام مسافروں کو امید تھی کہ دو دفعہ ناکام رہنے کے بعد اب جہاز یقیناً پرواز کرنے میں کامیاب ہو جائے گا۔ صحافی اور کھلاڑی بڑے خوشگوار موڈ میں ایک دوسرے سے ہنسی مذاق کر رہے تھے۔ کسی شخص کو معلوم نہیں تھا کہ وہ آہستہ آہستہ موت کے راستے پر بڑھ رہے ہیں۔ اس وقت سہ پہر کے ٹھیک تین بجے تھے۔ بی-ای-اے چارٹر اپنے خول کے اندر برطانیہ کے فٹ بال کا سب سے قیمتی سرمایہ لیے ہوئے تیزی سے میونخ ایئرپورٹ کے رن وے پر دوڑ رہا تھا۔ برف کا طوفان جیسے اسی خاص وقت کا منتظر تھا۔ اچانک ہی برف باری کی شدت میں اضافہ ہو گیا تھا اور ایئرپورٹ پر چاروں طرف اندھیرا سا چھا گیا تھا۔ جہاد کے طاقت اور انجن چنگھاڑتے ہوئے آگے بڑھ رہے تھے اور جہاز کے پہیے رن وے کی

برف پر گہری لکیریں بنا رہے تھے۔ جہاز ٹیک آف پوائنٹ سے ایک فرلانگ کے فاصلے پر تھا۔ رفتار تیز ہوئی اور تیز اور تیز لیکن جہاز اوپر اٹھنے کے بجائے گولی کی رفتار سے آگے بڑھتا چلا گیا۔ جہاز اپنی رفتار کے نقطہ عروج پر پہنچ کر پرواز کرنے میں ناکام ہو گیا تھا اور اب رن وے کے کیچڑ پر پھسلتا ہوا پوری تیزی سے ایئرپورٹ کے آہنی حفاظتی جنگلے کی طرف بڑھ رہا تھا۔ مسافروں کو صرف ایک ثانیہ پہلے علم ہوا کہ ان پر کیا قیامت ٹوٹنے والی ہے۔ سارا جہاز دہشت زدہ چیخوں سے گونج اُٹھا۔ جہاز نے حفاظتی جنگلے کو توڑا اور پوری رفتار کے ساتھ رن وے کے قریب بنی ہوئی ایک عمارت کی طرف بڑھا۔ طیارے کا دایاں پر اس بلڈنگ کے ساتھ ٹکرایا اور اس کے ساتھ ہی طیارہ مکمل طور پر قابو سے باہر ہو گیا۔ وہ لٹو کی طرح گھومتا ہوا درختوں کے ایک جھنڈ میں گھس گیا اور کئی درختوں سے ٹکرانے کے بعد دو حصوں میں تقسیم ہو گیا۔ پچھلا حصہ لڑھکتا ہوا دور جا گرا اس حصے میں صحافی سفر کر رہے تھے۔ زیادہ تر صحافی موقع پر ہی ہلاک ہو گئے۔ جہاز کے تیل کی ٹینکی پھٹ گئی اور شعلوں نے جہاز کے شکستہ حصوں کو اپنی لپیٹ میں لے لیا۔ جہاز کا کپتان بری طرح زخمی ہو چکا تھا اس نے اپنے ڈوبتے ہوئے ذہن کے ساتھ یہ آواز سنی جہاز کا سیکنڈ پائلٹ کیپٹن ''رے منٹ'' چلا رہا تھا ''میرے مسافر کہاں ہیں۔ کیا میرے مسافر میری آواز سن رہے ہیں۔'' اس کے بعد کیپٹن ''رے منٹ'' ریڈیو آفیسر ''روجرز'' کو ساتھ لے کر تیزی سے آگ بجھانے والے آلات کی طرف لپکا اور دونوں نے آگ پر قابو پانے کی کوشش شروع کر دی۔ شعلے تیزی سے پٹرول کے ٹینکوں کی طرف بڑھ رہے تھے، کوئی لمحہ جاتا تھا کہ جہاز بھک سے اڑنے کو تھا۔ ان دونوں نے چلا کر مسافروں کو خبردار کیا کہ وہ جلد از جلد جہاز چھوڑ دیں جو مسافر بچ گئے تھے اور اپنے ہوش و حواس میں تھے، انہوں نے تیزی سے اپنے آپ کو جہاز کے شکستہ حصوں میں سے نکالا اور مخالف سمت میں دوڑ لگا دی۔ کیپٹن ''رے منٹ'' بھی اپنے ساتھی آفیسر کے ساتھ کافی دور تک بھاگتا چلا گیا۔ تب اچانک اس کو جہاز میں چیخنے چلانے کی آواز آئی۔ وہ اپنی پوری ہمت اور قوت کو بروئے کار لاتے ہوئے ایک دفعہ پھر جہاز کی طرف لپکا، ملبے میں فٹ بال کا معروف اور ہردلعزیز کھلاڑی ''ٹائکن

ایڈورڈ'' پھنسا ہوا تھا۔ ماہرین کی نظر میں اس کھلاڑی کا مستقبل بہت تابناک تھا لیکن اس وقت مستقبل کا یہ کھلاڑی جان کنی کے عالم میں مدد کے لیے پکار رہا تھا۔ اس کو بمشکل ملبے سے نکال کر ہسپتال پہنچایا گیا۔ وہ شدید زخمی تھا اور اس کے دونوں گردے بری طرح گھائل ہو چکے تھے۔ بعد میں اپنی قوت ارادی کے بل بوتے پر وہ ہسپتال میں تین ہفتے تک موت سے نبرد آزما رہا۔ آخر کار وہ یہ طویل جنگ ہار گیا اور موت کی آغوش مین چلا گیا۔ یونائیٹڈ کا باہمت منیجر اور عظیم کھلاڑی ''بس بائی'' بھی شدید زخمی ہو چکا تھا۔ اس کے بچنے کے امکانات بہت کم تھے لیکن آخر کار وہ موت کو شکست دینے میں کامیاب ہو گیا۔ اس اندوہناک حادثے کی خبر بہت جلد مانچسٹر پہنچ گئی۔ ہر طرف آہ و بکا کا ایک طوفان بپا ہو گیا۔ ٹورنامنٹ کے تمام میچ اسی وقت منسوخ کر دیے گئے۔ ملکہ برطانیہ نے مرنے والے کھلاڑیوں اور صحافیوں کے لواحقین کو فرداً فرداً تعزیت کے پیغامات بھیجے۔ فٹ بال کے عظیم کھلاڑیوں کا سوگ ملک گیر پیمانے پر منایا گیا۔

تحقیقات کے بعد جرمن انکوائری کمیشن نے رپورٹ دی کہ اس حادثے میں زمینی عملے کے مکینک حضرات کی کسی کوتاہی کا دخل نہیں تھا۔ جہاز کے پرواز نہ کر سکنے کی اصل وجہ یہ تھی کہ جہاز کے پروں کے اوپر بہت زیادہ برف جم گئی تھی بہر حال وجہ کچھ بھی ہو۔ اس حادثے کے نتیجے میں برطانیہ اپنے دس سپر سٹارز سے ہاتھ دھو بیٹھا تھا۔ جبکہ تین کھلاڑی ایسے تھے جو معذور ہونے کی بناء پر پھر کبھی فسٹ کلاس فٹ بال میں حصہ نہیں لے سکے۔ عظیم کھلاڑی اپنا آخری کھیل، کھیل چکے تھے۔ مستقبل کے چمکتے ہوئے ستاروں کو موت کے تاریک بادل نے سرعام ہڑپ کر لیا تھا۔

ہوابازوں پر کیا بیتی؟

نیوزی لینڈ اور آسٹریلیا کو ایک دوسرے سے علیحدہ کرنے والی بارہ سو میل چوڑی سمندری پٹی کو ہوائی راستے سے سب سے پہلے کس نے سر کیا؟ اس سلسلے میں ''فورڈ سمتھ'' اور ''چارلس المز'' کا نام لیا جاتا ہے۔ قریباً نصف صدی سے ریکارڈ بکس میں یہی لکھا جا رہا ہے' اس ریکارڈ کے مطابق ان دونوں حضرات نے ۱۰ ستمبر ۱۹۲۸ء کو چودہ گھنٹوں میں ''تزمان'' کے سمندر کو پار کیا لیکن طویل عرصے سے تسلیم شدہ اس حقیقت کے باوجود نیوزی لینڈ اور آسٹریلیا میں بہت سے لوگ ایسے بھی ہیں جو یہ سمجھتے ہیں کہ فورڈ سمتھ اور چارلس سے پہلے نیوزی لینڈ کے دو باشندوں نے ''تزمان'' کو پار کیا تھا۔ ہو سکتا ہے کسی دن ان لوگوں کا دعویٰ سچ ثابت ہو جائے۔ نصف صدی کے سربستہ راز سے پردہ اُٹھے اور دنیا کو معلوم ہو کہ تزمان کو پار کرنے والے دو مہم جو افراد جارج اور جوہن پر کیا بیتی۔

یہ ۱۹۲۸ء کے اوائل کی بات ہے۔ دنیا کے دوسرے حصوں کی طرح نیوزی لینڈ اور آسٹریلیا کے لوگ بھی ہوابازی اور ہوابازی کی خبروں میں بے پناہ دلچسپی لے رہے تھے۔ نیوزی لینڈ کے باشندوں میں خاص طور پر بہت اشتیاق پایا جاتا تھا۔ نیوزی لینڈ کے اخباروں میں ہر روز ہوابازی کے حوالے سے دنیا کے مختلف حصوں کے بارے میں خبریں چھپتی رہتی تھیں۔ مہم جو ہواباز

انتہائی دشوار گزار ہوائی راستوں کو سر کر کے دور دراز علاقوں تک پہنچ رہے تھے۔ نیوزی لینڈ والوں کی بھی شدید خواہش تھی کہ کوئی ہوائی جہاز وسیع وعریض سمندر پر اُڑتا ہوا ان کے جزیرے تک پہنچے اور ان کو بھی یہ احساس ہو کہ وہ باقی دنیا سے الگ تھلگ نہیں ہیں۔ قدرتی طور پر وہ یہ بھی چاہتے تھے کہ اس مہم کو سر کرنے والا ان کے اپنے ملک کا ہی باشندہ ہو...... آخر جب ۱۹۲۸ء میں نئے سال کی تقریبات اختتام کو پہنچیں تو نیوزی لینڈ کے لوگوں نے یہ خوشخبری سنی کہ ان کا ایک دیرینہ خواب شرمندہ تعبیر ہونے والا ہے۔ نیوزی لینڈ کے دو باشندوں نے اس مہم کو سر کرنے کا بیڑہ اُٹھالیا ہے۔ پورے ملک میں جوش وخروش کی لہر دوڑ گئی اور لوگ ایک ایک دن گننے لگے۔

''تزمان'' کو پار کرنے کا پروگرام تین افراد نے تیار کیا تھا۔ یہ تین افراد ''علاقائی ایئر فورس'' کے ارکان تھے۔ کیپٹن جارج ہڈ کی عمر ۳۵ سال تھی' جارج پہلے بری فوج میں خدمات انجام دیتا رہا تھا۔ بعد ازاں جنگ کے خاتمے پر اسے فضائی عملے میں شامل کر لیا گیا تھا اسے پرواز کا جنون کی حد تک شوق تھا۔ زمانہ امن کے ایک حادثے میں اسے ٹانگ سے ہاتھ دھونے پڑے تھے لیکن اس کے باوجود اس کے شوق میں کوئی کمی واقع نہیں ہوئی تھی۔

اس ٹیم کا دوسرا ممبر کیپٹن ٹائٹ تھا۔ پیشے کے لحاظ سے وہ موٹر ملینک تھا۔ تیسرا ممبر جوہن رابرٹ تھا اس کا عہدہ لیفٹیننٹ کا تھا۔ وہ ایک تندرست اور چاق و چوبند نوجوان تھا۔ حال میں ہی اس کی منگنی ہوئی تھی اور عنقریب شادی ہونے والی تھی۔ وہ بھی پرواز کا شیدائی تھا۔ اسے پرواز میں چیف پائلٹ کا کردار ادا کرنا تھا۔ پرواز سے چندروز پیشتر اس نے اپنے ساتھیوں سے خیال ظاہر کیا کہ انہیں اپنی مہم میں ''سمندری ہوائی جہاز'' استعمال کرنا چاہئے تا کہ اگر طویل سفر کے دوران کسی وجہ سے کریش لینڈنگ کی نوبت آئے تو وہ جہاز کو سطح سمندر پر اتار سکیں لیکن کافی سوچ بچار کے بعد وہ اس نتیجے پر پہنچے کہ موجودہ حالات میں وہ اس قسم کا جہاز خریدنے کے متحمل نہیں ہو سکتے۔ پروگرام کے مطابق انہوں نے اونچے پروں والا امریکن ''ریان'' جہاز خریدا اور اپنی ضرورت کے مطابق اس میں کچھ تبدیلیاں کر کے اس کا نام ''اوٹیاروا'' رکھا۔ چند ہی دنوں میں وہ

سفر کے لیے تیار ہو چکے تھے۔ انہوں نے تزمان کو آسٹریلیا سے پار کرنے کا منصوبہ بنایا تھا' وہ چاہتے تھے کہ ان کے ہم وطن ان کی واپسی کا بہتر طور پر نظارہ کر سکیں اور زیادہ لطف اندوز ہوں۔

جہاز کا انجن ۲۰۰ ہارس پاور کا تھا۔ فالتو ٹینکیاں استعمال کر کے انہوں نے کوئی ۲۰۰ گیلن تیل ذخیرہ کر لیا تھا۔ ان کا اندازہ تھا کہ اگر وہ ۱۰۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے پرواز کرتے رہے تو ایک گیلن میں دس میل سے زائد سفر کر سکیں گے۔ ان کا خیال تھا کہ اگر ہوا موافق رہی تو وہ قریباً ۱۹ گھنٹوں میں منزل پر پہنچ جائیں گے۔ دورانِ سفر وہ کسی بھی ناخوشگوار واقعے کے لیے پوری طرح تیار تھے۔ جہاز میں ہوا بند کیبن بنایا گیا تھا تا کہ ہنگامی طور پر سمندر میں اترا جا سکے۔ ربڑ کی کشتی اور فالتو خوراک بھی جہاز میں موجود تھی۔

بہر حال ان ظاہری انتظامات کے باوجود جہاز میں کئی ایک بنیادی سہولتیں موجود نہیں تھیں۔ سب سے پہلی بات تو یہ کہ جہاز میں کنٹرول کا دوہرا نظام نہیں تھا۔ جہاز کے کاک پٹ کی حالت ایسی تھی کہ سفر کے آغاز پر جس کو ایک بار کنٹرول سنبھالنا تھا آخر تک اس کو آرام کی مہلت نہیں ملنی تھی۔ دراصل کاک پٹ کی ساخت اس طرح کی تھی کہ دورانِ سفر جگہ تبدیل نہیں کی جا سکتی تھی۔ پرواز سے پہلے زمین پر کی گئی مشقوں میں یہ بات سامنے آئی کہ لیفٹیننٹ جوہن کو شروع سے آخر تک جہاز کا کنٹرول سنبھالنا تھا۔ اس کا مطلب تھا کہ باقی دو افراد کا بوجھ فالتو تھا۔ اس سے تیل کے غیر ضروری خرچ کے سوا کچھ حاصل ہونے والا نہیں تھا۔ اس لیے فیصلہ کیا گیا کہ کیپٹن ٹائٹ اور کیپٹن جارج میں سے صرف ایک آدمی پرواز پر جائے۔ سڈنی کے ایک ہوٹل میں دونوں دوستوں نے ٹاس کی اور کیپٹن جارج ٹاس جیت گیا۔ اس کے علاوہ جہاز کا مواصلاتی نظام بھی ٹھیک نہیں تھا جس قسم کا ٹرانسمیٹر وہ استعمال کر رہے تھے' اس سے مسلسل رابطہ ممکن نہیں تھا۔ یہ ٹرانسمیٹر ہر پندرہ منٹ کے بعد خودکار طور پر ایک سگنل نشر کرتا تھا اگر جہاز کو سگنل نشر کرنے کے بعد حادثہ پیش آ جاتا تو اس کا مطلب تھا' پندرہ منٹ تک زمینی عملے کو کچھ پتا نہ چل سکتا اس طرح جانے حادثہ کا تعین بھی نہایت دشوار ہو جاتا۔

پرواز کی تیاری بالکل آخری مرحلے میں تھی جب آسٹریلیا کے وزیراعظم ''ایس ایم بروس'' نے ایک حکم کے ذریعے سمندر پر اترنے والے مخصوص جہازوں کے سوا تمام دوسرے جہازوں پر سمندر کے اندر پچاس میل سے آگے جانے پر پابندی عائد کر دی۔ مقامی حکام نے دونوں ہوابازوں کو اس پابندی سے آگاہ کیا تو ان کی امیدوں پر اوس پڑ گئی۔ اس کے ساتھ ہی پورے نیوزی لینڈ میں مایوسی کی لہر دوڑ گئی۔ آسٹریلین گورنمنٹ کے بارے میں مختلف افواہیں گردش کرنے لگیں۔ صورتحال کی سنگینی کو دیکھتے ہوئے نیوزی لینڈ کے اس وقت کے وزیراعظم ''جے جی کوٹس'' نے بذات خود مداخلت کی اور آسٹریلوی وزیراعظم سے رابطہ قائم کر کے انہیں بتایا کہ نیوزی لینڈ کے ماہرین خود جہاز کا معائنہ کر چکے ہیں اور ان سب کی متفقہ رائے ہے کہ جہاز اور اس کا عملہ پرواز کے لیے بالکل ٹھیک ٹھاک ہے۔ آسٹریلوی وزیراعظم نے جہاز کو پرواز کی اجازت دے دی۔ یہ بات دلچسپی سے خالی نہ ہوگی کہ حادثے کے بعد نیوزی لینڈ کے وزیراعظم نے یہ بیان دیا کہ میں نے ہوابازوں کو ذاتی طور پر تنبیہ کی تھی کہ ان کا جہاز اتنی طویل پرواز کے قابل نہیں لگتا ہے کہ وزیراعظم کا بیان درست ہوسکتا ہے۔ انہوں نے اس مہم کی کامیابی پر شک وشبہ کا اظہار کیا ہو لیکن نیوزی لینڈ کے عوام میں جوش وخروش کی لہر دوڑ چکی تھی اس کا سامنا کرنا اتنا آسان نہیں تھا۔ وزیراعظم نے محسوس کیا ہو کہ اس مہم کی مخالفت کر کے وہ خواہ مخواہ اپنی مقبولیت کم کر لیں گے۔

شاید ہم پچاس ساٹھ سال پہلے کے اس جوش وخروش کا اندازہ نہ کر سکیں جو نیوزی لینڈ کے عوام میں پایا جاتا تھا۔ بیرونی دنیا سے کسی جہاز کا اس دور دراز جزیرے تک پہنچنا ایک عجوبہ روزگار منظر تھا۔ کئی دن پہلے ہی لوگ مضافاتی علاقوں سے ''ولنگٹن'' پہنچنا شروع ہو گئے تھے۔ اخبار ''ٹزمان'' کے موسم کے بارے تازہ ترین رپورٹیں چھاپ رہے تھے۔ ''ٹزمان'' کے موسم کے بارے میں ان دنوں بھی پیشن گوئی کرنا اتنا آسان نہیں ہے اور آج سے ۵۷ سال پہلے تو یہ بہت مشکل کام تھا۔ یہاں کا موسم گرگٹ کی طرح رنگ بدلتا ہے۔ بہرحال جب طیارے نے سڈنی

سے پرواز کی تو لوگوں نے پل پل کی خبر رکھنے کے لیے ریڈیو کان سے لگا لیے۔ نیوزی لینڈ کے ریڈیو سٹیشنوں نے خصوصی نشریات کا اہتمام کیا تھا۔ جونہی سڈنی سے طیارے کے اُڑنے کی خبر ملی تو ریڈیو نیوزی لینڈ نے اسے نشر کر دیا۔ لوگوں نے فلک شگاف نعرے لگائے اور 'ولنگٹن' کے رہائشی جوق در جوق اس میدان میں اکٹھے ہونے لگے جہاں جہاز کو انیس گھنٹے کے سفر کے بعد اترنا تھا۔ جہاز کی رہنمائی کے لیے ایک بہت بڑا جھنڈا ولنگٹن کے جنرل پوسٹ آفس کی عمارت پر جبکہ دوسرا بندرگاہ پر نصب کیا گیا۔ تازہ ترین خبروں کو چھوٹی چھوٹی پرچیوں پر چھاپا گیا اور یہ پرچیاں ملک کے طول وعرض میں گردش کرنے لگیں۔ ولنگٹن کے میئر نے اعلان کیا کہ کل جہاز کی آمد کے وقت دفتروں اور کارخانوں میں چھٹی کر دی جائے گی۔ جہاز کو ولنگٹن ریس کورس کے میدان میں اترنا تھا اور یہاں کئی دنوں سے انتظامات کیے جا رہے تھے۔ بعدازاں کسی اہم شخص نے بتایا کہ جہاز کے اترتے وقت اس کی رفتار بہت تیز ہوگی اور رکتے رکتے وہ کئی فرلانگ تک بھاگتا چلا جائے گا۔ اس لیے شائقین کو میدان بالکل خالی کر دینا چاہیے۔ اس نئی اطلاع سے وہ لوگ بہت پریشان ہوئے جو جہاز اور اس کے ہوابازوں کو نزدیک سے دیکھنا چاہتے تھے۔ مقامی انتظامیہ کی بے انتہا کوشش کے باوجود لوگوں نے ایک حد سے زیادہ پیچھے ہٹنے سے انکار کر دیا۔

جارج اور جو ہن صبح ٹھیک دو بج کر چار منٹ پر جہاز میں سوار ہو گئے تھے۔ انٹرویو وغیرہ سے فارغ ہو کر انہوں نے انجن سٹارٹ کیا اور دو بج کر چوالیس منٹ پر ان کا جہاز حرکت میں آ گیا۔ ارد گرد سینکڑوں لوگوں نے ہاتھ ہلا کر انہیں الوداع کہا۔ پرواز کے چند منٹ بعد ساحل سے قریباً پندرہ میل دور جہاز کو ایک بحری جہاز کے کپتان نے دیکھا اس نے اطلاع دی کہ جہاز ٹھیک ٹھاک پرواز کر رہا ہے۔ اس کے انجن کی آواز بالکل ہموار ہے۔ جہاز سے نشر ہونے والے سگنل کی آواز پونے نو بجے تک سڈنی ایئرپورٹ پر سنی جاتی رہی۔ قریباً دس بجے نیوزی لینڈ میں ریڈیو سننے والوں کو بتایا گیا کہ سڈنی ایئرپورٹ پر سگنل سنے جا رہے ہیں لیکن اب ان کی آواز مدھم ہوتی جا رہی ہے۔ کرائسٹ چرچ میں ایک ہوائی جہاز نے ۱۰ بج کر ۳۳ منٹ پر جہاز کے سگنل وصول کیے اور

وقفے وقفے سے پونے بارہ بجے تک یہ سگنل اسے ملتے رہے لیکن اس کے بعد خاموشی چھا گئی۔

شام چار بجے ولنگٹن ریس کورس میں انسانوں کا ٹھاٹھیں مارتا ہوا سمندر نظر آ رہا تھا' ارد گرد کی پہاڑیاں بھی لوگوں سے پُر تھیں' صرف ریس کورس کے اندر ۱۲۰۰۰ افراد جمع تھے۔ سات بجے کے قریب ایک شخص نے آسمان کی طرف انگلی اُٹھائی اور چیخنے لگا' مجمع میں زبردست ہلچل پیدا ہوئی' لوگ ایڑیاں اُٹھا اُٹھا کر مغربی سمت دیکھنے لگے۔ لوگوں کو کچھ نظر نہیں آیا لیکن جوش کی یہ کیفیت تھی کہ وہ مسلسل نعرے لگا رہے تھے اور جھنڈیاں ہلا رہے تھے۔ چند منٹ بعد مجمع پھر خاموش ہو گیا' ہر آنکھ آسمان کی طرف لگی ہوئی تھی ..... آہستہ آہستہ شام کے سائے گہرے ہونے لگے' لوگ بڑے صبر و تحمل سے کھڑے اپنے ہیروز کا انتظار کر رہے تھے لیکن ان کا دور دور تک پتا نہیں تھا' ہوا بازوں کے عزیز و اقارب خاص طور پر پریشان نظر آ رہے تھے۔ مجمع میں ایک اٹھارہ انیس سال کی خوبصورت لڑکی بار بار اپنے ہاتھ میں پکڑے کاغذ کے ٹکڑے کو دیکھ رہی تھی۔ یہ سڈنی سے آنے والی ٹیلی گرام تھی۔ جو ہن نے اپنی ہونے والی بیوی کو لکھا تھا ''میں پُر یقین ہوں کہ ہمارا سفر کامیاب رہے گا ..... میری محبت ..... میں آج رات گھر پہنچ جاؤں گا۔''

تاریکی گہری ہوتی گئی لوگ گھر پھر کرنے لگے جنہیں دور جانا تھا وہ ست قدموں سے حرکت میں آ گئے لیکن ہزاروں لوگ بغیر کچھ کھائے پیے سخت سردی میں رات دس بجے تک بت بنے کھڑے رہے۔ دس بجے کے بعد سپیشل ٹرینوں نے لوگوں کو واپس لے جانا شروع کر دیا۔ ولنگٹن کا میئر بعض اعلیٰ افسروں کے ساتھ ابھی راستے ہی میں تھا کہ ایک خبر اُڑی کے جہاز ایک گھنٹہ پہلے ''پائی کا کارکی'' کے مقام پر اُتر گیا ہے یہ جگہ دارالحکومت سے چند میل کے فاصلے پر ہے۔ اس اطلاع کے ملتے ہی بے شمار گاڑیوں نے اپنے رُخ تبدیل کیے اور ''پائی کا کارکی'' کی طرف مارچ شروع کر دیا لیکن جلد ہی یہ خبر غلط ثابت ہوگئی۔ اس رات بے شمار افواہیں گردش کرتی رہیں اور سرکاری حکام ان افواہوں کے بارے تحقیق کرتے رہے۔ کبھی پتا چلتا کہ جہاز ہنگامی طور پر فلاں وادی میں اُتر گیا ہے' کوئی دوسرا شخص یہ اطلاع لاتا کہ جہاز وادی میں نہیں بلکہ ایک جھیل میں اُترا

ہے پھر ایک بحری جہاز کے کپتان کے حوالے سے یہ خبر پھیلی کہ جہاز جنوبی جزیرے کی طرف جاتا دیکھا گیا ہے لیکن جلد ہی یہ جہاز ساحل پر پہنچ گیا اور اس کے کپتان نے اس خبر کی تردید کر دی۔ کچھ لوگوں نے کہا کہ ایک جہاز شعلوں میں لپٹا ہوا زمین پر گرتے دیکھا گیا ہے۔ کچھ لوگوں نے یہ کہانی سنائی کہ ولنگٹن کے نواح میں ایک جہاز کئی گھنٹے سے مسلسل چکر لگا رہا ہے۔ اس خبر سے یہ اندازہ لگایا کہ کہ شاید جہاز صبح کی روشنی کا انتظار کر رہا ہے۔ مقامی لوگوں نے ہنگامی طور پر ایک ہموار میدان میں مشعلیں جلا کر اسے رَن وے کی شکل دے دی...... لیکن جہاز کو نہ اُترنا تھا نہ اُترا۔

اس وقت رات آدھی سے زیادہ گزر چکی تھی۔ جب ولنگٹن ریس کورس میں ہوا بازوں کے منتظر رشتے داروں کے درمیان کھڑی دوشیزہ نے آخری بار اپنی کلائی کی گھڑی کی طرف دیکھا اور ایک سرد آہ بھر کر ساتھ والی عورت سے بولی ''ان کا پٹرول ختم ہو چکا ہے۔'' یہ حادثہ دو ہوا بازوں اور ان کے رشتہ داروں پر نہیں گزرا تھا۔ نیوزی لینڈ کے ہر فرد پر گزر گیا تھا۔ دیکھتے ہی دیکھتے جہاز کی گمشدگی کی خبر نیوزی لینڈ اور نیوزی لینڈ سے باہر ساری دنیا میں پھیل گئی۔ دوسرے روز جب ولنگٹن کے لوگ اپنے روزمرہ کاموں کی طرف روانہ ہوئے تو ان کی آنکھیں بار بار آسمان کی طرف اُٹھ رہی تھیں...... امید نے دامن نہیں چھوڑا تھا ورنہ حقیقت ان کے مغموم چہروں سے عیاں تھی۔ ۳۶ گھنٹے بعد جہاز کا آسمان پر نظر آنا خارج از امکان تھا۔ نیوزی لینڈ کے پاس ان دنوں چند ہوائی جہاز تھے۔ ایک ہوائی جہاز اور کچھ بحری جہازوں کو تلاش کے کام پر لگا دیا جس مقام سے آخری دفعہ جہاز کے سگنل موصول ہوئے تھے' وہاں چوبیس گھنٹے تلاش کی گئی لیکن کچھ حاصل نہ ہوا اور پھر زبردست طوفان باد و باراں نے علاقے کو لپیٹ میں لے لیا۔ امدادی کام ترک کرنا پڑا اور جہاز کے سطح سمندر پر موجود ہونے کے تمام امکانات ختم ہو گئے۔ ہوا بازوں کا تیسرا ساتھی نائٹ جو سڈنی میں موجود تھا' سب کی توجہ کا مرکز بنا ہوا تھا۔ اس نے خیال ظاہر کیا کہ جارج اور جوہن نے جہاز کو ''تاراروا'' کے گھنے جنگلوں میں کہیں اتارا ہے' اب وہ پیدل سفر شروع کرنے سے پہلے آرام کر رہے ہوں گے۔ اس امکان کے پیش نظر بے شمار لوگوں نے رضا کارانہ طور پر ٹولیوں کی صورت

میں جنگل کو چھاننا شروع کر دیا لیکن یہ کوئی ایسا آسان کام نہیں تھا' جلد ہی مہم جو افراد ہمت ہار گئے۔

سڈنی میں اخباروں کے ضمیموں نے یہ خبر پھیلا دی کہ پرواز کامیاب رہی ہے' سینماؤں اور ہوٹلوں میں جب لوگوں کو یہ خبر سنائی گئی تو انہوں نے پُرجوش طریقے سے اپنے جذبات کا اظہار کیا لیکن جلد ہی حقیقت حال واضح ہو گئی اور لوگ اس سانحے پر افسردہ خاطر نظر آنے لگے۔ ایک سابقہ مہم جو اور تجربہ کار ہوا باز سر کیتھ سمتھ نے نیوزی لینڈ کا سفر اختیار کیا۔ نیوزی لینڈ پہنچ کر اس نے اپنے خیالات کا اظہار کرتے ہوئے کہا ''جارج اور جو ہمن'' نے حد درجہ لاپرواہی کا ثبوت دیا' نہ صرف یہ کہ ان کا جہاز قابلِ بھروسہ نہیں تھا بلکہ ان کی اپنی جسمانی اور ذہنی حالت بھی پرواز کے وقت ابتر تھی۔ انتظامات کے سلسلے میں وہ دونوں کئی دنوں سے مسلسل کام کر رہے تھے۔ پرواز کے وقت وہ پچھلے چھتیس گھنٹے سے جاگ رہے تھے اور پھر اس بے خوابی کے عالم میں ایک ہی شخص کا مسلسل انیس گھنٹے جہاز کو کنٹرول کرنا کسی طور پر درست نہیں تھا۔

آہستہ آہستہ ان کی تلاش کا کام ختم کر دیا گیا۔ نیوزی لینڈ کے لوگوں نے ہوا بازوں کے لواحقین کی امداد کے لیے فنڈز اکٹھے کیے' ان کے نام سے سڑکیں اور گلیاں منسوب کی گئیں لیکن اب بھی کچھ لوگ پوچھتے ہیں کہ ہوا بازوں پر کیا بیتی؟ ۱۰ جنوری ۱۹۲۸ء کی شام کے مسافر کس ویرانے میں کھو گئے اگر ''پائی کا کارکی'' کے ان باشندوں کی گواہی درست ہے جو یہ کہتے ہیں کہ انہوں نے ۱۰ جنوری کی شام جہاز کو اپنے علاقے میں دیکھا تھا تو پھر ریکارڈ بک کا اندراج درست کرنا ہوگا۔ ''تزمان'' کو سب سے پہلے پار کرنے والوں کے نام بدلنا ہوں گے...... لیکن شاید اس کے لیے کچھ انتظار کرنا پڑے۔ ہو سکتا ہے جنوبی بادل کی گمشدگی کی طرح یہ معمہ بھی کسی دن حل ہو جائے...... بہت ممکن ہے کہ ''پائی کا کارکی'' کے نواحی جنگلات میں ترقیاتی کاموں کے دوران کسی تباہ شدہ جہاز کا ڈھانچہ ملے یا گھنے جنگل میں شکار کھیلتے ہوئے کوئی شکاری نصف صدی قبل کے راز پر سے پردہ اُٹھا دے۔

خواتین و حضرات حفاظتی جیکٹیں پہن لیں

وہ جدید طرز کا ایک مضبوط اور نہایت محفوظ جہاز تھا۔ لیکن اس کی خامی کیا تھی؟ شاید اس کی خامی یہ تھی کہ اس کا نام ''وہائن'' تھا۔ جب جہاز کا نام رکھا گیا تو بہت سے لوگوں نے مشورہ دیا کہ یہ نام نہ رکھا جائے۔ دراصل اسی نام کا ایک جہاز ۱۹۵۱ء میں آسٹریلیا کی بندرگاہ ''ڈارون'' کے نزدیک ایک المناک حادثے کا شکار ہو چکا تھا۔ لوگوں کا خیال تھا کہ نئے جہاز کے لئے ''وہائن'' کا نام ایک بُرا شگون ثابت ہوگا۔

یہ بات آغاز میں ہی درست ثابت ہو گئی۔ اپنی تیاری کے مراحل میں وہائن کو کئی مشکلات کا سامنا کرنا پڑا۔ جب جون ۱۹۶۶ء میں جہاز تیار ہو کر یونین سٹیم شپ کمپنی کے پاس آیا تو وہ کوئی آٹھ مہینے لیٹ تھا یونین سٹیم کمپنی نے وہائن کو اپنے بحری بیڑے کا پرچم بردار جہاز بنا دیا۔ اس کے ذمے جو کام لگایا گیا وہ مسافروں اور موٹر کاروں کی نقل و حمل کا تھا۔ اسے نیوزی لینڈ کے شمالی اور جنوبی علاقے کے درمیان سفر کرنا تھا۔ جہاز کا پہلا سفر ہی ایک تکنیکی خرابی کی وجہ سے التوا میں پڑ گیا۔ ایک موقع پر اس کا بار برداری میں استعمال ہونے والا دروازہ جام ہو گیا اور ایک دوسرے موقع پر ہوا کے ایک تیز جھکڑ نے اسے بندرگاہ کے پلیٹ فارم سے ٹکرا دیا۔ عرشے پر

کھڑے پانچ افراد سمندر میں جا گرے اور شدید زخمی ہو گئے۔ ایک شخص ایک چھوٹی سی کشتی پر گرا اور کشتی پر بیٹھے ہوئے دو افراد کو چوٹیں آئیں۔

بہر حال یہ تو چند چھوٹے چھوٹے واقعات تھے۔ آنے والے دنوں میں ۹۸۴۴ ٹن وزنی دنیا کے اس عظیم ترین جہاز نے کافی نیک نامی کمائی۔ اس میں کل ۹۲۱ مسافروں اور ۲۰۰ کاروں کی گنجائش تھی۔ اپنے صاف ستھرے ماحول اچھے کھانوں اور عمدہ سروس کی وجہ سے جہاز جلد ہی خاص و عام میں مشہور ہو گیا...... یہ ۱۹ اپریل ۱۹۶۸ء کی بات ہے۔ جہاز لٹ لٹین کی بندرگاہ سے ولنگٹن جانے کے لیے تیار کھڑا تھا۔ یہ کوئی دو سو میل کا سفر بنتا تھا۔ سمندر میں چھوٹی چھوٹی لہریں پیدا ہو رہی تھیں۔ دور ہوا بھی کچھ تیز تھی لیکن موسم زیادہ خراب ہونے کے آثار نظر نہیں آتے تھے۔ محکمہ موسمیات کی پیش گوئی بھی کسی ڈرامائی تبدیلی کا پتہ نہیں دیتی تھی لیکن ایک ڈرامہ آنے والے لمحوں کی دھند میں چھپا ہوا تھا اور سمندر کی سٹیج پر اپنے کرداروں کا انتظار کر رہا تھا۔ وہائن کے عرشے پر ۶۱۴ مسافر کھڑے ''لٹ لٹین'' کی روشنیوں کو آہستہ آہستہ خود سے دور جاتے دیکھ رہے تھے۔ وہ وہاں کھڑے رہے یہاں تک کہ روشنیاں دھندلا گئیں۔ کچھ لوگ کھانے کے کمروں کی طرف چلے گئے۔ کچھ نے بار روم کا رُخ کیا اور کچھ جو اپنے اہل و عیال کے ساتھ سفر کر رہے تھے۔ اپنے کمروں میں آ گئے اور رات گزارنے کا پروگرام بنانے لگے۔ آہستہ آہستہ جہاز پر چہل پہل کم ہونے لگی۔ تفریحات کا دور ختم ہو چکا تھا۔ زیادہ تر لوگ اپنے کیبنوں میں جا کر سو چکے تھے یا سونے کی تیاری میں مصروف تھے۔ اب صرف جہاز کا عملہ جاگ رہا تھا۔ یہ عملہ ۱۲۰ افراد پر مشتمل تھا۔ عملے کا سربراہ جہاز کا کپتان ''ایچ جی رابنسن'' تھا۔ وہ ایک تجربہ کار کپتان تھا اور بحر اوقیانوس میں بے شمار سفر کر چکا تھا۔ جوں جوں رات بھیگتی چلی گئی، موسم کے تیور خطرناک ہوتے گئے۔ رابنسن کنٹرول روم میں موجود تھا اور صورتحال پر مسلسل نظر رکھے ہوئے تھا۔ رات بارہ بجے کے فوراً بعد ہوا کے رُخ اور شدت میں تبدیلی ہوئی۔ اب ہوا کی رفتار قریباً نوے میل فی گھنٹہ ہو گئی اور اس کا رُخ شمال سے جنوب کی طرف ہو گیا۔ موسم لمحہ بہ لمحہ خراب ہوتا چلا گیا۔ جہاز بری طرح ہچکولے کھا رہا تھا

لہریں خوفناک آواز سے جہاز کی دیواروں کے ساتھ ٹکرا رہی تھیں۔ ہوا کے جھکڑ ۱۲۳ میل فی گھنٹہ کی رفتار تک پہنچ رہے تھے۔ اس اثنا میں گرج چمک کے ساتھ نہایت موسلا دھار بارش بھی شروع ہو گئی۔ جہاز کے کنٹرول روم میں موجود عملے کے لیے چند گز آگے دیکھنا بھی دشوار ہو گیا۔

جہاز کو منزل مقصود یعنی ولنگٹن کی بندرگاہ پر ۶ بج کر ۴۵ منٹ پر پہنچنا تھا لیکن رات بھر کے کٹھن سفر کی وجہ سے اسے کافی تاخیر ہو چکی تھی۔ ایک تاریک اور طوفانی رات کے بعد جس وقت صبح کے آثار نظر آئے جہاز ابھی بندرگاہ سے کافی دور تھا۔ رات بھر کے سہمے ہوئے مسافر عرشوں پر اکٹھے ہو رہے تھے' ان کی نگاہیں دور جنوب کی طرف بندرگاہ کے آثار ڈھونڈ رہی تھیں۔ اس اذیت ناک سفر سے وہ جلد از جلد چھٹکارہ حاصل کرنا چاہتے تھے۔ سمندر ابھی تک طغیانی پر تھا۔ بارش تھم گئی تھی لیکن ہوا کی شدت میں کوئی خاص فرق نہیں آیا تھا۔ لہریں جہاز کو اتنی قوت سے اچھال رہی تھیں کہ بعض اوقات جہاز کی مشینی چرخیاں پوری کی پوری پانی سے باہر نکل آتی تھیں۔

اس وقت مسافر اپنا سامان وغیرہ باندھ کر ساحل پر اترنے کے لیے تیار ہو چکے تھے۔ جب ایک خوفناک گڑگڑاہٹ سنائی دی۔ جہاز پر ایک سخت جھٹکا محسوس ہوا اور لوگ چلانے لگے...... دراصل جہاز سطح سمندر کے نیچے چھپی ہوئی بدنام زمانہ چٹان ''بیرٹ'' سے ٹکرا چکا تھا۔ یہ چٹان بندرگاہ کے عین راستے میں واقع ہے۔ غلطی کسی کی بھی وجہ سے ہوئی تھی بہرحال ہو چکی تھی...... جہاز چند لمحے تک چٹان کے اوپر ہی رُکا رہا پھر اس کے انجنوں نے زور لگایا۔ ہوا بھی بے پناہ طاقت کے ساتھ جہاز کو عقب سے دھکیل رہی تھی۔ آخر جہاز چٹانوں کی گرفت سے نکلنے میں کامیاب ہو گیا لیکن اس زور آزمائی کی قیمت اسے یوں چکانا پڑی کہ جہاز کے انجن فیل ہو گئے اور وہ ایک طرف کو جھک گیا۔ کپتان کے حکم کے مطابق فوری طور پر جہاز کے لنگر پھینکے گئے لیکن ہوا بہت تیز تھی۔ لنگر جہاز کو روکنے میں کامیاب نہ ہوئے۔ اب صورتحال یہ تھی کہ جہاز اپنے پہلو کی طرف جھکا ہوا آہستہ آہستہ بندرگاہ سے پرے ہٹتا جا رہا تھا اور جہاز کا عملہ اس نہایت پریشان کن صورتحال سے نمٹنے کے بارے میں سوچ رہا تھا۔ تھوڑی دیر بعد جہاز کے مسافروں کو دور سے ایک

سٹیمر آتا دکھائی دیا۔ یہ بحری جہازوں کو کھینچنے والا اسٹیمر تھا اور کپتان رابنسن کی ہنگامی کال کے جواب میں بھیجا گیا تھا۔ اس کے پیچھے اسی طرح کا ایک اور سٹیمر آ رہا تھا۔ سمندر سخت بپھرا ہوا تھا اور امدادی کام میں رکاوٹ پڑ رہی تھی بہر حال ایک سٹیمر نے سٹیل کی مضبوط ڈوری سے جہاز کے ساتھ تو رابطہ قائم کر لیا لیکن جب جہاز کو کھینچنے کی کوشش کی گئی تو اس طوفانی سمندر میں یہ ڈوری کچا دھاگا ثابت ہوئی اور ٹوٹ گئی۔ ابھی تک مسافروں نے اس حادثے کو زیادہ سنجیدگی سے نہیں لیا تھا۔ ان کا خیال تھا کہ بندرگاہ قریب ہونے کی وجہ سے خطرے کی کوئی بات نہیں۔ لیکن حقیقت یہ تھی کہ بندرگاہ سے ان کو بچانے کے لیے زیادہ کچھ نہیں کیا جا سکتا تھا۔ وہاں چند ایک چھوٹے جہاز موجود تھے' ان میں سے کچھ تو زیر مرمت تھے اور جو ایک دو ٹھیک تھے' وہ بھی اس طوفانی موسم میں کسی قسم کی گرمجوشی ظاہر کرنے سے ہچکچا رہے تھے۔ تھوڑی دیر بعد جہاز کو دوسرا جھٹکا لگا۔ یہ جھٹکا پہلے سے زیادہ شدید تھا۔ جہاز ایک بار پھر چٹانوں سے ٹکرایا۔ اس ٹکر کے ساتھ ہی جہاز پر خطرے سے آگاہ کرنے والی گھنٹیاں بجنے لگیں اور لاؤڈ سپیکروں سے مسافروں کو پرسکون رہنے کے لیے کہا جانے لگا۔ مسافروں کے چہروں پر اب خوف کی پرچھائیاں لہرا رہی تھیں لیکن کسی قسم کی بے چینی کے آثار نظر نہیں آتے تھے۔ شاید اس کی ایک وجہ یہ تھی کہ چند سو گز کے فاصلے پر ساحل نظر آ رہا تھا اور مسافروں کو ایک نفسیاتی قسم کا سہارا میسر تھا۔ اب دن کافی چڑھ آیا تھا اردگرد کی چٹانوں پر لوگ جمع ہو رہے تھے وہ دیکھ رہے تھے کہ جہاز خوفناک انداز سے دائیں پہلو پر جھکا ہوا ہے اور اس کے جھکاؤ میں بتدریج اضافہ ہو رہا ہے لیکن وہ کچھ نہیں کر سکتے تھے۔

اس وقت جہاز میں قریباً ۲۰۰ موٹر کاریں موجود تھیں۔ جب جہاز کا جھکاؤ زیادہ ہو گیا تو یہ ۲۰۰ کاریں بے شمار دوسرے سامان کے ساتھ جھکاؤ والے رُخ پر پھسل گئیں۔ جہاز کا توازن مزید بگڑ گیا اور اس کے جھکاؤ میں اور تیزی آ گئی۔ اور پھر اچانک جیسے ایک جھٹکے کے ساتھ جہاز کا جھکاؤ تشویشناک حد تک بڑھ گیا۔ اس کے ساتھ ہی جہاز کے سپیکر چیخنے لگے ''حفاظتی جیکٹیں پہن لیں' تمام مسافر حفاظتی جیکٹیں پہن لیں.....'' قریباً دو منٹ کے وقفے کے بعد جہاز میں ایک دھچکا

محسوس ہوا۔ سمندر کا پانی نہایت تیزی سے جہاز کے نچلے حصے میں داخل ہو رہا تھا اور تب سپیکروں سے یہ پریشان کن اعلان سنائی دیا۔ اناؤنسر نہایت گھبراہٹ کے عالم میں کہہ رہا تھا ''جہاز چھوڑ دیں تمام لوگ فوراً جہاز چھوڑ دیں۔''

اس مرحلے میں ''وہائن'' کے مسافروں نے جس نظم وضبط اور ایثار کا مظاہرہ کیا وہ اپنی مثال آپ تھا۔ یہ درست ہے کہ ساحل نزدیک تھا چند سو گز کے فاصلے پر سطح آب سے اُبھری ہوئی چٹانیں بھی نظر آ رہی تھیں لیکن ان تک پہنچنا کوئی آسان کام نہیں تھا۔ ہوا بہت تیز تھی اور سمندر پر سرکش لہروں کی صورت میں موت کا جال بچھا ہوا تھا۔ جہاز کا جھکاؤ اب اس قدر زیادہ ہو چکا تھا کہ حفاظتی کشتیوں کو سمندر میں اُتارنا ممکن نہیں رہا تھا۔ بہر حال عملے نے سرتوڑ کوشش سے کچھ بڑی کشتیاں سمندر میں اتار دیں۔ ماؤں نے اپنے بچوں کو پکارا' خاوندوں نے بیویوں کو دلاسہ دیا اور جہاز سے انخلاء کا عمل شروع ہو گیا' عورتوں اور بچوں کو جنگلے کے پاس کھڑا کر دیا۔ اس سمت میں جہاز کا کنارہ سطح آب سے صرف چند گز اوپر رہ گیا تھا۔ مردوں نے چھوٹے بچوں کو بازوؤں پر اُٹھا کر کشتیوں میں کھڑے افراد کے حوالے کرنا شروع کر دیا۔

ایک شخص کا کہنا ہے ''اس وقت ہمیں کچھ ہوش نہیں تھی۔ ہم صرف یہ چاہتے تھے کہ زیادہ سے زیادہ بچوں اور عورتوں کو جہاز سے نکال لیں۔ جہاز پر کھڑے افراد عورتوں اور بچوں کو ہاتھوں پر اُٹھا کر ہمارے حوالے کر دیتے تھے۔ کبھی کسی کی ٹانگ ہاتھ میں آتی تھی۔ کبھی کسی کا بازو اور کبھی صرف بال' ایک طرف یہ کام ہو رہا تھا اور دوسری طرف جہاز کے بیشتر مسافر اوپر اُٹھے ہوئے حصے میں پناہ لینے کی کوشش کر رہے تھے۔ یہ حصہ چونکہ سطح آب سے کافی بلند تھا اس لیے نسبتاً محفوظ نظر آ رہا تھا۔ ان لوگوں کا خیال تھا کہ شاید جہاز کے ڈوبنے سے بیشتر بندرگاہ سے مدد پہنچ جائے..... لیکن پھر اچانک ہی سب کچھ ہو گیا..... جہاز کا باقی حصہ نہایت تیزی سے سمندر میں غائب ہونے لگا۔ عرشے پر چپٹے ہوئے بے شمار مسافروں نے خوف زدہ نظروں سے ایک دوسرے کی طرف دیکھا پھر یکے بعد دیگر لوگوں نے سمندر میں چھلانگیں لگانا شروع کر دیں۔ اس موقع پر جرأت اور ہمت

کے کئی یادگار مظاہرے دیکھنے میں آئے۔ جہاز کے ملاحوں نے کئی ایک نامعلوم بچوں کی جانیں بچائیں۔ ملاحوں کے انچارج نے دو چھوٹے بچوں کو اپنی بغلوں میں دبا کر چھلانگ لگائی۔ وہ خود زخمی ہوگیا لیکن اس نے انتہائی قوت برداشت کا مظاہرہ کیا اور اس وقت تک تیرتا رہا جب تک ایک حفاظتی کشتی نے اسے اور اس کے ''مسافروں'' کو بچا نہیں لیا۔ ایک عورت نے بھی اسی قسم کا بہادرانہ کارنامہ انجام دیا۔ اس نے دو چھوٹے بچوں کو پانی میں سہارا دیا اور پندرہ منٹ تک سرکش لہروں سے جنگ کرتی رہی۔ جس وقت ان تینوں کو یخ بستہ پانی سے نکالا گیا ان کے جسم نیلے پڑ چکے تھے اور وہ ڈوبنے کے قریب تھے۔

اس اثناء میں ساحل سے بہت سی چھوٹی بڑی کشتیاں اور لانچیں جائے حادثہ کی طرف روانہ ہوچکی تھیں۔ وہائن کی طرز کا ایک دوسرا جہاز ''آرموانا'' اس وقت بندرگاہ میں برائے مرمت کھڑا تھا۔ اس نے بھی اپنی کچھ حفاظتی کشتیاں جائے حادثہ کی طرف روانہ کردیں جب یہ کشتیاں موقع پر پہنچیں بے شمار مسافر جان بچانے کے لیے پانی میں ہاتھ پاؤں مار رہے تھے اور وہائن قریباً ڈوبنے ہی والا تھا۔ جونہی ایک حفاظتی کشتی غوطے کھاتے ہوئے کچھ مسافروں کی مدد کے لیے جہاز کے قریب گئی۔ جہاز ایک خوفناک گونج کے ساتھ سمندر میں غائب ہوگیا۔ اس سے ایک بہت بڑی لہر پیدا ہوئی جو کئی مسافروں کے ساتھ حفاظتی کشتی کو بھی ہڑپ کر گئی۔ ایک اور حفاظتی کشتی بھی ایک بڑی لہر کی زد میں آکر اُلٹ گئی۔ اس کشتی کے عملے کو ایک دوسری کشتی کے ذریعے بچایا گیا۔

جو سب سے پہلا مسافر صحیح سلامت ساحل پر پہنچا وہ ایک مرد تھا۔ وہ جائے حادثہ سے تیرتا ہوا یہاں تک پہنچا تھا۔ وہاں پر موجود لوگوں نے جب اس سے حادثے کے بارے میں سوال کیا تو اس نے بلا تامل کہا۔ یہ حادثہ نہیں...... یہ تو ایک اچانک قتل تھا...... جہاز اتنی تیزی سے ڈوبا کہ کوئی کچھ بھی نہ کرسکا۔ وقفے وقفے سے مسافر ساحل پر پہنچتے رہے۔ کچھ حفاظتی چیزوں سے چمٹے ہوئے کپتان رابنسن نے حسب روایت سب سے آخر میں جہاز کو چھوڑا۔ وہ جب ساحل پر پہنچا تو اپنے حواس میں نہیں تھا۔ اس کی نگاہیں ابھی تک تین چار سو گز دور اس مقام پر جمی ہوئی تھیں

جہاں دنیا کا عظیم ترین جہاز کروڑوں ڈالر مالیت کی کاروں سمیت سمندر میں غرق ہوگیا تھا۔ اس حادثے کا توجہ طلب پہلو یہ ہے کہ سمندر کی طغیانی اور کشتیوں کے اُلٹنے جیسے واقعات کے باوجود ڈوبنے کے بعد کوئی انسانی جان ضائع نہیں ہوئی۔ اس حادثے میں کل پچاس افراد جاں بحق ہوگئے۔ اور یہ لوگ تھے نے آخر وقت تک جہاز سے چمٹے رہنے کی کوشش کی۔ ماہرین کے مطابق یہ بات ایک معجزے سے کم نہیں کہ ۷۸۴ افراد میں سے ۶۸۴ افراد اپنی جانیں بچانے میں کامیاب ہوگئے۔ زندہ بچنے والوں میں دو تہائی تعداد عورتوں اور بچوں کی تھی۔ اگر اس حادثے کے موقع پر غیر معمولی نظم وضبط اور ایثار کا مظاہرہ نہ کیا جاتا تو عورتوں اور بچوں کی ایک بڑی تعداد کا ڈوب جانا یقینی تھا۔ پھر بھی یہ حادثہ نیوزی لینڈ کی حالیہ تاریخ کا بدترین بحری حادثہ شمار کیا جاتا ہے۔

لندن کی خوفناک آتشزدگی

جوہن فرائز شاہی باورچی تھا' وہ پانچ سال سے لندن میں کنگ چارلس دوم کے لیے خدمات انجام دے رہا تھا۔ اپنے کام میں وہ خاصی مہارت رکھتا تھا اور دور و نزدیک اس کی شہرت تھی۔

۱۶۶۶ء کی ایک شام سارے دن کے تھکا دینے والے کام کے بعد فرائز سونے کے لیے چلا گیا۔ یہ علاقہ ''پڈنگ لین'' کہلاتا تھا۔ اس کی خواب گاہ باورچی خانے کے اوپر واقع تھی۔ اس نے خواب گاہ میں جا کر موم بتی بجھائی اور ٹانگیں پسار کر خراٹے لینے لگا وہ۔ وہ اس بات سے بے خبر تھا کہ نیچے بیکری میں ایک تنور کے اندر ابھی تک ایک شعلہ بھڑک رہا تھا۔ شعلہ بھڑکتا گیا اور ۲ ستمبر ۱۶۶۶ء کو صبح دو بجے اس خوفناک آتشزدگی کا آغاز ہو گیا جو بعد ازاں تاریخ کے اوراق میں ''لندن کی عظیم آتشزدگی'' کے نام سے یاد کی گئی۔ بیکری میں بھڑکنے والے شعلے نزدیکی باورچی خانے تک پھیل گئے۔ اس باورچی خانے میں خشک گھاس کا بڑا ذخیرہ پڑا ہوا تھا فوراً ہی اس

ذخیرے نے آگ پکڑ لی اور شعلے آسمان سے باتیں کرنے لگے۔

پڈنگ لین کا علاقہ لندن کے ایک گنجان آباد حصے میں واقع تھا۔ ذرا سی دیر میں آگ کی خبر ہر طرف پھیل گئی اور لوگ سینکڑوں کی تعداد میں آگ کا نظارہ کرنے کے لیے گلیوں میں نکل آئے۔ اس دور میں لندن کے زیادہ تر مکانات کی تعمیر میں لکڑی کا استعمال کیا جاتا تھا۔ شہر کے گنجان آباد علاقوں میں آئے دن آتشزدگی کے چھوٹے چھوٹے واقعات ہوتے رہتے تھے۔ یہی وجہ تھی کہ لوگ بڑے اطمینان سے آگ کے بھڑکتے ہوئے شعلوں کو دیکھ رہے تھے۔ ان کے لیے یہ کوئی نئی بات نہیں تھی۔

آگ کے روز افزوں واقعات کے پیشِ نظر ایک سال پہلے ہی کنگ چارلس نے شہر کے ''لارڈ میئر'' کو آتشزدگی کے ذمہ دار افراد کے ساتھ سختی سے نبٹنے کا حکم دیا تھا۔ پڈنگ لین چونکہ اس سڑک کے قریب تھی جو لندن برج کی طرف جاتی تھی اس لیے شہر کے میئر تک یہ خبر صبح ہی صبح پہنچ گئی۔ جب وہ موقع پر پہنچا تو اس نے صورتحال کو دیکھتے ہوئے کسی خاص تشویش کا اظہار نہیں کیا۔ اس کے خیال میں یہ آتشزدگی کا ایک معمولی واقعہ تھا اور اس پر آسانی سے قابو پایا جا سکتا تھا۔

ایک سرکاری افسر ''سیمول پی پائز'' نے اپنی ۲ ستمبر کی ڈائری میں لکھا ''صبح سویرے تین بجے کے قریب مجھے ملازمہ نے جگا دیا۔ اس نے مجھے آگ کے بارے میں اطلاع دی۔ میں نے نائٹ گاؤن پہنا اور گھر کے پچھلی طرف کھلنے والی کھڑکی پر پہنچا' وہاں سے میں نے دیکھا کہ تقریباً چار فرلانگ کے فاصلے پر آگ کے شعلے بلند ہو رہے تھے۔ میرا خیال تھا کہ آگ ''ٹارک لین'' کے قرب و جوار میں کہیں لگی ہوئی ہے۔ میں واپس آیا اور دوبارہ بے فکری سے سو گیا۔ دوپہر سے ذرا پہلے ''پی پائز'' بیدار ہوا۔ اس نے دیکھا کہ آگ پہلے سے زیادہ پھیل چکی ہے۔ وہ ''وہائٹ ہال'' پہنچا اور وہاں سے متعلقہ افسروں کے ذریعے آگ کی خبر بادشاہ تک پہنچی۔ دوپہر تک بادشاہ کو اس واقعہ کے بارے میں قطعاً کوئی علم نہیں تھا۔ شاید متعلقہ افراد نے بادشاہ کے آرام میں مخل ہونا پسند نہیں کیا کیونکہ اس روز اتوار تھا اور اتوار کے روز بادشاہ سلامت بڑے اہتمام سے آرام فرمایا

رتے تھے۔ ہوسکتا ہے اگر یہ خبر بروقت بادشاہ تک پہنچ جاتی تو فوری اقدام کے ذریعے اعلیٰ حکام آگ پر قابو پالیتے۔

وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ عام لوگوں کا یہ خیال بالکل غلط ثابت ہوا کہ آگ پر باآسانی قابو پایا جاسکے گا۔ اتوار کی شام تک آگ کے شعلے تیزی سے پھیلتے ہوئے دریائے ٹیمز تک پہنچ چکے تھے۔ اس علاقے میں مکانوں کے اندر عمارتی لکڑی، برانڈی اور کوئلے کے بڑے بڑے ذخائر موجود تھے۔ اب یہ مکان یکے بعد دیگرے دھماکوں کے ساتھ آگ پکڑ رہے تھے۔ ستم بالائے ستم یہ کہ خشک اور تیز ہوا مشرق سے مغرب کی طرف چلنی شروع ہوگئی۔ اس ہوا کی وجہ سے آگ پر قابو پانے کی تمام کوششیں ناکامی کا شکار ہوگئیں اور آگ تیزی سے مغربی علاقوں کی طرف بڑھنے لگی۔

اتوار کے روز ایک موقع ایسا تھا جب آگ پر قابو پایا جاسکتا تھا لیکن اس قیمتی موقع کو فائر بریگیڈ کے عملے کی بدنیتی نے ضائع کردیا۔ کچھ لالچی اہلکار شہریوں کے جلتے ہوئے مکانوں میں سے قیمتی اثاثے چوری کرنے میں مصروف تھے۔ وہ چاہتے تھے کہ آگ کا سلسلہ کچھ دیر اور جاری رہے۔ یہی وجہ تھی کہ انہوں نے اپنے فرائض سے غفلت برتی اور آگ کو جان بوجھ کر پھیلنے کا موقع دیا۔ آگ لمحہ بہ لمحہ پھیلتی چلی گئی۔ اتوار سے سوموار، سوموار سے منگل تک یہ سلسلہ جاری رہا۔ یہ خوفناک آگ لندن کے طول وعرض میں بدھ کے دن تک تباہی و بربادی پھیلاتی رہی۔ جب بدھ کی شام آگ کے شعلے سرد ہوئے تو اس وقت تک ۱۳۰۰۰ مکانات جل کر خاکستر ہوچکے تھے۔ ۸۰ گرجا گھر راکھ کا ڈھیر بن چکے تھے اور (۳۰۰) ایکڑ سے زائد علاقہ جھلس کر سیاہ ہوگیا تھا۔ لندن برج پر واقع دکانوں نے بھی آگ پکڑ لی تھی۔ شعلے دریائے ٹیمز کے شمالی کنارے تک جا پہنچے تھے اور وہاں بھی جگہ جگہ آگ کی تباہ کاریوں کے آثار نظر آرہے تھے۔ ''گلڈ ہال رائل ایکسچینج اور فنانشل سینٹر کی عمارتیں راکھ کا ڈھیر بن گئی تھیں۔ پال کیتھڈرال کی عمارت میں آگ نے بہت زیادہ تباہی مچائی تھی۔ عجائب گھر کے اندر پتھر کے نادر نمونے آگ کی حدت سے ٹکڑے ٹکڑے ہوگئے۔ پرانے

مقبروں کی چھتیں دھماکوں کے ساتھ اُڑ گئیں اور ان کے اندر رکھی ہوئی مصری ممیاں نظر آنے لگیں۔ عمارت کی چھت جو سکے کی بنی ہوئی تھی، پگھل گئی اور پگھلا ہوا سکہ نواحی گلیوں میں بہہ نکلا۔

اس خوفناک آتشزدگی میں حیرت انگیز طور پر کوئی خاص جانی نقصان نہیں ہوا۔ صرف آٹھ افراد کے ہلاک ہونے کی تصدیق ہوسکی۔ شہریوں کے پاس اپنی جانیں بچا کر بھاگنے کے لیے کافی وقت تھا اور انہوں نے اس وقت سے پورا پورا فائدہ اُٹھایا، شہر کی سڑکیں ٹریفک کے اژدھام سے جام ہوگئیں اور شہر کا مضافاتی علاقہ پناہ گزینوں کے ایک بہت بڑے کیمپ کی صورت اختیار کرگیا۔ ''پی پائز'' بھی شہر چھوڑنے والے لوگوں میں شامل تھا۔ اس کا گھر بھی جل کر خاکستر ہو گیا تھا۔ اس نے اپنی ڈائری میں آگے جاکر لکھا ہے کہ شہر کے اندر تپش اس قدر زیادہ تھی کہ ہوا کا جھونکا بھی آگ کا شعلہ معلوم ہوتا تھا۔ چاروں طرف سے ظالم اور خونی شعلوں کی زبانیں بھاگتے ہوئے لوگوں کو چاٹنے کی کوشش کررہی تھیں۔ آسمان پر دھوئیں کے گہرے بادل چھائے ہوئے تھے اگر کسی وقت سورج ان بادلوں کی اوٹ میں سے جھانکتا تھا تو یوں لگتا تھا جیسے اس نے اپنے چہرے پر خون مل رکھا ہو۔

بدھ کی رات تک آگ پر تقریباً قابو پالیا گیا تھا۔ اس کامیابی میں بادشاہ کی کوششوں کا بھی کافی ہاتھ تھا۔ بادشاہ نے اس معاملے میں پوری سنجیدگی سے ذاتی توجہ دی۔ اس نے آگ بجھانے والے گروپوں کو حکم دیا کہ آگ کے پھیلاؤ کو روکنے کے لیے اردگرد کی عمارتوں کو گرا دیا جائے۔ اس حکم پر آناً فاناً عمل کیا گیا اور یوں متاثرہ علاقے اور شہر کے باقی حصے کے درمیان ایک خلیج بنادی گئی۔ اس راست اقدام کی وجہ سے آگ رُک گئی اور لندن کے سہمے ہوئے لوگوں نے اطمینان کا سانس لیا۔ آگ پر قابو پائے جانے کے بعد بھی کئی ہفتوں تک ملبہ سلگتا رہا اور لندن کی تنگ و تاریک جگہوں پر مہینوں بعد تک آگ بھڑکتی رہی۔

بہرحال فرائزر کی بیکری میں بھڑکنے والے اس شعلے نے کچھ بہتر نتائج بھی فراہم کیے۔ وسط لندن کا بے ترتیب اور گنجان تعمیرات سے اٹا ہوا علاقہ ایک ہفتہ میں ہی چٹیل میدان بن گیا اور

بعد میں اس کو منصوبہ بندی کے تحت بہتر انداز میں تعمیر کیا گیا۔ اس کے علاوہ آگ اور اس سے پیدا شدہ دھوئیں نے ایک جراثیم کش دوا کا کام بھی کیا۔ شہر کے گھٹے ہوئے ماحول سے ان جراثیموں کا خاتمہ ہو گیا جنہوں نے صرف ایک سال پہلے یعنی ۱۶۶۵ء میں لندن شہر کے اندر طاعون کی وباء پھیلا دی تھی اور چند دنوں میں ۱۰۰۰۰۰ افراد ہلاک ہو گئے تھے۔

طوفانی رات میں ''کیپٹن'' پر کیا گزری؟

یہ انیسویں صدی کی ساتویں دہائی کا واقعہ ہے جہاز لوہے کے پہاڑ بھی بنے نئے بننے شروع ہوئے تھے۔ بحری جہازوں کی تعمیر میں صرف لکڑی استعمال کی جاتی تھی۔ انہی دنوں ایک برطانوی ڈیزائنر کیپٹن ''کوپر کولز'' نے بالکل نئی طرز کا بحری جہاز ڈیزائن کیا۔ دوسرا جہاز ایک برطانوی فرم نے بنایا تھا۔ اس جہاز میں خاص بات یہ تھی کہ اس کے اوپر توپوں کا عرشہ متحرک بنا دیا گیا تھا۔ اس کے متحرک عرشے پر توپیں چونکہ چاروں طرف حرکت کر سکتی تھیں اس لیے نشانہ لینے میں آسانی رہتی تھی۔ کوپر کولز نے اس جہاز کو دیکھ کر اس کی بناوٹ میں بہت سی خامیوں کی نشاندہی کی تھی۔ ان خامیوں کے فرق کو ظاہر کرنے کے لیے اس نے خود ایک جہاز بنانے کا فیصلہ کیا۔ اس جہاز کا نام کیپٹن رکھا گیا۔ اس پر بھی متحرک توپوں کا عرشہ بنایا گیا تھا۔ اس کے فری بورڈ کی چوڑائی صرف نو فٹ تھی۔ اس کے علاوہ اس کی بیرونی دیواروں کی اونچائی بھی خاصی کم تھی۔ اس وقت کے بننے والے بحری جہازوں میں کیپٹن پہلا جہاز تھا' سطح سمندر سے جس کی اونچائی اتنی تھوڑی تھی کچھ

تھوڑی تھی کچھ ماہرین کا خیال تھا کہ یہ جہاز طوفانی سمندر میں سفر کے قابل نہیں ہے۔ اس کے علاوہ جہاز پر جو دو فالتو بادبان نصب تھے، ماہرین نے ان پر بھی کافی نکتہ چینی کی تھی۔ کوپر کولز کے کہنے کے مطابق ان بادبانوں کا مقصد جہاز کے توازن کو برقرار رکھنا تھا لیکن ماہرین نے ان بادبانوں کو جہاز پر ایک ''خطرناک بوجھ'' قرار دیا تھا۔

مکمل ہونے کے بعد کیپٹن کو اس کے مدِ مقابل جہاز کے ساتھ ایک آزمائشی سفر پر روانہ کیا گیا۔ آزمائش کے دوران ''کیپٹن'' نے دوسرے جہاز کے مقابلے میں اس قدر بہتر کارکردگی دکھائی کہ جہاز کی مخالفت میں اُٹھنے والی تمام آوازیں دب کر رہ گئیں۔ آخر کار اعلیٰ حکام نے مطمئن ہونے کے بعد ''کیپٹن'' کو ''میڈی ٹرینین'' کے بحری بیڑے میں شامل کر دیا۔ اس بحری بیڑے کے ہمراہ کیپٹن ۶ ستمبر ۱۸۷۰ء کو سپین کے ساحل سے فوجی مشقوں کے لیے روانہ ہوا۔ ان فوجی مشقوں کا بنیادی مقصد لوہے کے بنے ہوئے جہازوں کی کارکردگی کا کھلے سمندر میں جائزہ لینا تھا۔ مشقوں کے آغاز میں ہی بحری بیڑے کے کمانڈر ایڈمرل ''مالکن'' نے کیپٹن کو بادبانوں کے ذریعے چلا کر دیکھا۔ ایڈمرل ''مالکن'' آزمائش کے دوران کیپٹن کے عرشے پر موجود رہے اور اس کی کارکردگی کا بغور جائزہ لیتے رہے۔ مشق کے اختتام پر جہاز کے کپتان ''برجائن'' نے ایڈمرل ''مالکن'' کو دعوت دی کہ وہ آج کی رات ان کے جہاز پر گزاریں لیکن ایڈمرل نے یہ دعوت قبول نہیں کی اور اپنے جہاز پر واپس آ گئے جب ایڈمرل اپنے جہاز پر واپس پہنچے تو اس وقت تک موسم کافی خراب ہو چکا تھا اور سمندر میں بڑی بڑی لہریں پیدا ہونے لگی تھیں۔ ایڈمرل ''مالکن'' کے کچھ ساتھی افسروں کو یہ کہتے سنا گیا کہ خدا کا شکر ہے وہ اپنے جہاز پر واپس آ گئے ہیں۔ دراصل طوفان شروع ہونے کے ساتھ ہی کیپٹن نے زور زور سے ہچکولے کھانے شروع کر دیئے تھے اور سرکش لہریں جہاز کے عرشے تک پہنچنی شروع ہو گئی تھیں۔

جہازوں کے بیرومیٹر طوفان کی بڑھتی ہوئی شدت کا پتا دے رہے تھے اور یہ محسوس ہونے لگا تھا کہ بحری بیڑے کے تمام جہازوں کو ایک طوفانی رات کا سامنا کرنا پڑے گا۔ تھوڑی دیر

بعد ہوا کی شدت میں خوفناک اضافہ ہو گیا اور نہایت زوردار بارش شروع ہو گئی۔ ایڈمرل ''مالکن'' نے بیڑے کے تمام جہازوں کو بادبان گرانے کا سگنل دیا اور خود دوربین کے ذریعے مختلف جہازوں کی صورتحال کا جائزہ لینے لگا۔ تھوڑی دیر بعد طوفان کی شدت میں مزید اضافہ ہو گیا اور موسلادھار بارش میں جہازوں پر نظر رکھنا ناممکن ہو گیا۔ ایڈمرل ''مالکن'' نے بیڑے کے جہازوں کو سگنل دیا کہ ہوا کی تندی سے محفوظ رہنے کے لیے ہوا کے رُخ پر آہستہ آہستہ سفر کرتے رہیں۔ یہ ایک نہایت ہنگامہ خیز رات تھی، ساری رات طوفانی لہریں جہازوں کو کھلونوں کی طرح پٹختی رہیں۔ آخر کار یہ طوفان بلاخیز تھما اور صبح کے آثار نمودار ہوئے۔ بحری بیڑے کے جہازوں کی گنتی کی گئی لیکن سمندر میں گیارہ جہازوں کی جگہ دس جہاز تھے۔ ''کیپٹن'' سطح سمندر پر نظر نہیں آ رہا تھا۔ شروع شروع میں تو اس بات کو اتنی اہمیت نہیں دی گئی اور یہ سوچا گیا کہ ''کیپٹن'' دوسرے جہازوں سے ہٹ کر لنگر انداز ہوا ہو گا لیکن جب دن کی روشنی اچھی پھیل گئی اور اس کے باوجود ''کیپٹن'' کا کوئی سراغ نہیں ملا تو بحری بیڑے کے عملے کو فکر لاحق ہوئی۔ ایڈمرل ''مالکن'' نے حکم دیا کہ بڑے جہاز جس راستے سے آئے ہیں، اس راستے پر دوبارہ سفر کریں اور ''کیپٹن'' کو تلاش کریں۔ جہازوں کا واپسی سفر شروع ہوا۔ تھوڑی دیر بعد ہی ''کیپٹن'' کو پیش آنے والے خوفناک حادثے کی نشانیاں ملنی شروع ہو گئیں۔ سب سے پہلے جہاز کے کچھ شکستہ ٹکڑے تیرتے ہوئے ملے پھر ایک ٹوپی ملی جس پر لکھا ہوا تھا ''ایچ ایم ایس کیپٹن'' یہ کیپٹن کے کسی کارکن کی ٹوپی تھی۔ اب ہر شخص کو یقین ہو چکا تھا کہ کیپٹن کو ضرور کوئی حادثہ پیش آ چکا ہے۔ ایڈمرل ''مالکن'' نے اس وقت جو رپورٹ لکھی، وہ یہ ہے ''میں نے آخری بار کیپٹن ایک بج کر پندرہ منٹ پر دیکھا۔ رات ایک بج کر پندرہ منٹ سے ایک بج کر تیس منٹ تک میں نے مسلسل کیپٹن پر نظر رکھی۔ اس کا سامنے والا بادبان بند تھا اور درمیان والا آدھا بادبان کھلا ہوا تھا۔ اس کے سامنے کی سرخ بتی واضح طور پر دکھائی دے رہی تھی۔ ایک بج کر تیس منٹ کے بعد بارش کی شدت میں بہت اضافہ ہو گیا اور میں جہاز پر نظر نہ رکھ سکا۔ ۲ بج کر ۱۵ منٹ پر ہوا کی شدت میں کوئی کمی واقع نہیں ہوئی لیکن بارش بہرحال تھم گئی تھی۔ آسمان

اچانک صاف ہوگیا تھا اور کہیں کہیں ستارے بھی نظر آ رہے تھے۔ کبھی کبھی چاند کی مدہم روشنی سطح سمندر پر پھیل جاتی تھی۔ ''کیپٹن'' پہلے والی جگہ پر نظر نہیں آ رہا تھا لیکن کچھ فاصلے پر روشنیاں نظر آ رہی تھیں جن کے بارے میں مجھے یقین تھا کہ وہ ''کیپٹن'' کی روشنیاں ہیں۔''

اب ''کیپٹن'' کے بارے میں سنیئے اس پر کیا بیتی۔ جب طوفانی بارش اور سرکش موجوں نے بدقسمت جہاز پر یلغار کی اور حالات نہایت سنگین ہوگئے تو کپتان ''برجائن'' نے فوراً بادبان کھولنے کا حکم دیا لیکن اس سے پیشتر کہ بادبان کھولے جا سکتے ''کیپٹن'' نے بپھرے ہوئے سمندر کے آگے سپر ڈال دی۔ ایک دیو قامت لہر آئی اور اس نے جہاز کو اُلٹا دیا۔ کپتان ''برجائن'' اور ڈیوٹی پر موجود دوسرے اہلکاروں نے چند لمحوں بعد خود کو کمر تک پانی میں ڈوبے ہوئے پایا۔ جہاز ایک طرف کو جھک گیا تھا لیکن ابھی پوری طرح اُلٹا نہیں تھا۔ اس بات کی تھوڑی سی امید تھی کہ شاید جہاز دوبارہ سیدھا ہو جائے لیکن طوفانی لہروں کے پے در پے ضربوں نے جہاز کو سیدھا ہونے کا موقع نہیں دیا۔ تقریباً ایک منٹ بعد جہاز پوری طرح اُلٹ گیا۔ سرکش لہریں جہاز کے اوپر چڑھ دوڑیں۔ جہاز کی خالی جگہوں میں سمندر کا پانی تیز رفتاری سے داخل ہونے لگا اور ہر طرف سے چیخ و پکار کی آواز بلند ہونا شروع ہوگئیں۔ جہاز کی بھٹیاں بجھ گئیں اور انجن ایک آہ بھر کر خاموش ہوگئے۔ جہاز کے نچلے حصوں میں موجود تمام افراد جہاز اُلٹنے کے صرف بیس سیکنڈ بعد ختم ہوگئے۔

زندہ بچ جانے والوں میں سے ''رابرٹ ہرسٹ'' نامی ایک ملاح کا کہنا ہے ''جہاز اُلٹنے سے چند لمحلے بیشتر ہی مستول کے پاس ایک ستون کو تھامے ہوا کھڑا تھا۔ میری کوشش تھی کہ میں حتی الامکان اپنے حواس کو قابو میں رکھوں۔ جب جہاز سمندر میں اُلٹ گیا تو میں بھی دوسرے لوگوں کی طرح سمندر میں گر پڑا۔ پھر میں جہاز کے ساتھ ہی سمندر کی تہہ میں بیٹھتا چلا گیا۔ کافی نیچے جانے کے بعد میں نے اپنی قوت مجتمع کی اور سطح آب پر لانے کے لیے ہاتھ پاؤں چلانے لگا۔ تھوڑی ہی دیر بعد میں سطح سمندر پر تھا۔ مجھے قریب ہی ایک لکڑی تیرتی ہوئی نظر آئی۔ میں نے کئی دفعہ لکڑی پر اپنی گرفت مضبوط کرنی چاہی لیکن بپھری ہوئی لہروں نے میری یہ کوشش ناکام بنادی۔ اتنی دیر میں مجھے

جہاز کی ایک لانچ نظر آئی۔ یہ لانچ اوپر سے کینوس کے ساتھ ڈھکی ہوئی تھی اور آہستہ آہستہ ہوا کے رُخ پر کھسک رہی تھی۔ طوفان اور تاریک سمندر میں یہ امید کی واحد روشن کرن تھی۔ میں نے اپنی رہی سہی طاقت کو جمع کیا اور تیرتا ہوا لانچ تک پہنچنے میں کامیاب ہوگیا۔ لانچ کے ساتھ اور بھی کئی افراد چمٹے ہوئے تھے۔ تھوڑی دیر بعد ہم کو جہاز کی وہ دُخانی کشتی نظر آئی جو جہاز کے اُلٹتے وقت اس کے عرشے سے جدا ہو کر سمندر میں گر گئی تھی۔ یہ کشتی اس وقت سمندر میں اوندھے منہ ہو چکی تھی لیکن تیر رہی تھی۔ کپتان ''برجائن'' سمیت چھ افراد اس کے ساتھ چمٹے ہوئے تھے۔ ان میں سے چار نے کشتی کو چھوڑ دیا اور تیرتے ہوئے لانچ تک پہنچنے میں کامیاب ہوگئے۔ اب کپتان ''برجائن'' اور ''مے'' نامی ایک ملاح کشتی کے ساتھ رہ گئے تھے۔ اتنے میں ایک بلند لہر آئی اور اس نے لانچ اور کشتی کو ایک دوسرے سے دور ہٹا دیا۔ تھوڑی دیر بعد ''مے'' نے بھی کشتی کو چھوڑ دیا اور بڑی ہمت سے تیرتا ہوا لانچ تک پہنچ گیا۔ اتنی دیر میں لانچ اور کشتی کا درمیانی فاصلہ مزید بڑھ چکا تھا۔ لانچ کی ٹینکیاں تیل سے خالی تھیں۔ اس لیے انجن سٹارٹ ہونے کا سوال ہی پیدا نہیں ہوتا تھا۔ کپتان ''برجائن'' کو بچانے کے لیے لانچ پر موجود افراد نے لانچ کا کینوس پھاڑ دیا اور لانچ کو چپوؤں کے ذریعے کشتی کی طرف لے جانے کی کوشش کی۔ کافی جدوجہد کے بعد وہ لانچ کو کشتی کے قریب لے جانے میں کامیاب ہوگئے۔ ایک مرتبہ تو لانچ کشتی کے اس قدر قریب پہنچ گئی کہ کچھ افراد نے کپتان کی طرف چپو پھینکنے کی کوشش کی لیکن کپتان ''برجائن'' نے زبردست ایثار کا مظاہرہ کرتے ہوئے انہیں چپو پھینکنے سے منع کر دیا۔ اس نے چلا کر کہا ''خدا کے لیے میری خاطر اپنی زندگیوں کو خطرے میں نہ ڈالو...... تمہیں چپوؤں کی سخت ضرورت ہے۔'' اس نے اپنے طور پر تیر کر لانچ تک پہنچنے کی کوشش کی لیکن جونہی اس نے کشتی کو چھوڑا کشتی ایک جھٹکے کے ساتھ اس کے سر سے ٹکرائی۔ ایک لمحے میں کپتان ''برجائن'' کی جدوجہد ختم ہوگئی اس نے اپنے ہاتھ ڈھیلے چھوڑ دیئے اور گہرے پانیوں میں اتر گیا۔

لانچ پر موجود افراد نے تھوڑی دیر بعد ایک بڑے جہاز کی روشنیاں دیکھیں۔ یہ ''ان کا

سٹینٹ'' نامی جہاز تھا۔ مصیبت زدہ افراد نے بہت چیخ و پکار کی لیکن جہاز تک ان کی آواز نہ پہنچ سکی۔ لانچ پر صرف ۱۹ چپو موجود تھے۔ یہ ۱۹ چپو صبح تک بپھری ہوئی لہروں کا مقابلہ کرتے رہے اور آخر کار ''کورکیوبن'' کی بندرگاہ کی روشنیاں دکھائی دیں۔ موت کے سمندر میں گھرے ہوئے قافلے نے ''زندگی'' دریافت کر لی تھی...... دوبارہ زندگی پانے کی خوشی صرف اٹھارہ افراد کے حصے میں آئی تھی۔ جبکہ کیپٹن کے پانچ سو آفیسر اور جوان سمندر کی گہرائیوں میں کھو گئے تھے۔

جب اس جانکاہ حادثے کی خبر انگلینڈ پہنچی تو ہر طرف کہرام مچ گیا۔ ''پلے ماؤتھ'' کے علاقے میں گھر گھر صفِ ماتم بچھ گئی۔ پورٹ سی نامی ایک گلی میں ۱۳۰ افراد کی موت کی خبر پہنچی۔

اس حادثے کا ایک پُر اسرار پہلو اور بھی ہے۔ بعد میں جو تحقیقات عمل میں آئیں ان میں زندہ بچنے والے افراد کے بیانات سے ظاہر ہوا کہ کیپٹن رات بارہ بجے کے فوراً بعد غرقاب ہو گیا تھا۔ زندہ بچنے والے تمام افراد نے فرداً فرداً اور اجتماعی طور پر یہی بیان دیا لیکن دوسری طرف ایڈمرل ''مالکن'' اور دوسرے اعلیٰ افسروں کا بیان ہے کہ وہ ٹھیک ایک بج کر تیس منٹ تک یعنی جہاز کے غرق ہونے کے ڈیڑھ گھنٹہ بعد تک اسے دیکھتے رہے ہیں۔ آخر کیپٹن کی جگہ پر وہ کیا چیز تھی جو انہوں نے دیکھی؟؟ یہ بات بھی بالکل بجا ہے کہ کیپٹن کی عجیب و غریب ساخت اور نیچی روشنیوں کی وجہ سے کسی دوسرے جہاز پر اس کا دھوکا نہیں ہو سکتا تھا..... کئی لوگوں کا خیال ہے کہ وہ بدقسمت جہاز کا آسیب تھا جو جہاز ڈوبنے کے ڈیڑھ گھنٹے بعد بھی سطح آب پر نظر آ رہا تھا۔ اس واقعہ کی اگر توجیہہ نہیں کی جا سکتی تو تردید بھی نہیں کی جا سکتی کیونکہ سمندر کی زندگی ایسے پُر اسرار واقعات سے بھری پڑی ہے۔

میں ڈوب رہا ہوں خدا کیلئے مجھے بچاؤ

لندن سے شائع ہونے والے اخبار ''دی ٹائمز'' کی ۴ ستمبر ۱۸۷۸ء کی اشاعت میں ایک مختصر سی خبر چھپی۔ یہ خبر دریائے ٹیمز میں دو بحری جہازوں کے ٹکراؤ کے بارے میں تھی۔ برطانوی تاریخ کے اس عظیم ترین اور المناک حادثے کی یہ پہلی خبر تھی جو ''دی ٹائمز'' میں شائع ہوئی تھی۔ ''دی ٹائمز'' کا رپورٹر اس خوفناک حادثے کی شدت سے ابھی پوری طرح آگاہ نہیں تھا۔ دوسرے روز جب اس حادثے کی پوری تفصیلات سامنے آئیں تو نہ صرف برطانیہ بلکہ پوری دنیا کے اخبارات چیخ اُٹھے۔

یہ واقعہ ۱۸۷۸ء کے موسم گرما میں پیش آیا۔ اس دفعہ برطانیہ میں موسم غیر معمولی طور پر گرم رہا تھا۔ لندن کے گنجان آباد علاقے میں لوگ تپتے ہوئے دنوں اور حبس زدہ راتوں سے بہت گھبرائے ہوئے تھے۔ یہی وجہ تھی کہ تعطیلات کے دنوں میں لوگ سیر و تفریح کے لیے مضافاتی علاقوں اور دریاؤں کا رُخ کر رہے تھے۔ سیر و تفریح کے لیے استعمال ہونے والے جہاز ان دنوں بے حد مصروف تھے' انہی جہازوں میں ایک جہاز ''پرنسز الائس'' بھی تھا۔ ''پرنسز الائس'' ایک نہایت مقبول جہاز تھا اور لندن سٹیم شپ کمپنی کی ملکیت تھا۔ اس کی لمبائی ۲۱۹ فٹ اور چوڑائی 'میپڈل باکسز' کے درمیان ۲۰ فٹ تھی۔ وزن ۱۵۸ ٹن تھا اور اس میں زیادہ سے زیادہ ۹۳۶ مسافروں کی گنجائش تھی۔

منگل ۳ ستمبر کا دن جہاز کے کپتان ''گرین سٹیڈ'' کے لیے ایک عام دن تھا' وہ جہاز کے جنگلے کے ساتھ کھڑا جہاز پر سوار ہونے والے ہنستے مسکراتے چہروں کو دیکھ رہا تھا۔ ان میں عورتیں'

بچے، جوان اور بوڑھے سب لوگ شامل تھے۔ رنگ برنگے کپڑوں میں ملبوس یہ لوگ پُرتفریح لمحات کی امید لیے فنی خوشی جہاز میں سوار ہو رہے تھے۔ جہاز کے کیبن، عرشے اور ہال کمرے جھومتے گاتے ہوئے ہجوم سے کھچا کھچ بھر چکے تھے اس وقت عملے کے ارکان کے علاوہ جہاز پر نو سو سے زائد افراد سوار تھے جب ایک طویل سیٹی بجانے کے بعد جہاز کنارے سے روانہ ہوا تو لوگوں نے ایک پُرمسرت نعرے کے ساتھ اپنے جذبات کا اظہار کیا۔

''پرنسز الائس'' کو اپنے خوشگوار سفر پر روانہ ہوئے تقریباً سات گھنٹے گزر چکے تھے، شام ۶ بجے کے قریب جہاز کریوز نیڈ کے علاقے سے گزر رہا تھا اور اب اپنی منزل یعنی ''اولڈ شیڈ پیر'' کے پُرفضا مقام کی طرف بڑھ رہا تھا۔ اب صرف ۲۰ میل کا سفر باقی تھا، طویل سفر سے جہاز کے مسافر تھک چکے تھے لیکن پھر بھی سب کے سب نہایت خوشگوار موڈ میں تھے۔ جہاز کا بینڈ دھنیں بکھیر رہا تھا اور جہاز کے مختلف حصوں میں نوجوان جوڑے رقص کر رہے تھے، بہت سے لوگ ایسے بھی تھے جو اس ہنگامے سے ذرا ہٹ کر جہاز کے کناروں کی طرف لکڑی کے بنچوں پر بیٹھے تھے اور مختلف جہازوں اور طوفانی کشتیوں کی روشنیوں کو پانی میں آنکھ مچولی کھیلتے دیکھ رہے تھے۔ اس جگہ پر دریائے ٹیمز سانپ کی طرح بل کھاتے ہوئے گزرتا ہے۔ ''پرنسز الائس'' اپنی مخصوص رفتار سے ان موڑوں پر سے گزر رہا تھا چونکہ وہ دریا کے بہاؤ کے خلاف جا رہا تھا اس لیے مروجہ اصول کے مطابق اسے شمالی کنارے کی طرف رہنا چاہیے تھا کیونکہ اس کنارے پر پانی کا بہاؤ نسبتاً کم رہتا تھا لیکن اس اصول کے برخلاف ''پرنسز الائس'' نے جنوبی کنارے کی طرف سے اپنا سفر جاری رکھا۔ ٹرپ کاک، نامی موڑ کے قریب جہاز کو اچانک سپارٹن نامی ایک جہاز اور ایک چھوٹی کشتی کا سامنا کرنا پڑا۔ یہ دونوں جہاز کے قریب سے بخیریت گزر گئے۔ جہاز کے کپتان گرین سٹیڈ کے لیے یہ ایک لمحہ فکریہ تھا لیکن نہ جانے کیوں کپتان نے اس کے بارے میں سوچنا گوارا نہیں کیا۔ ٹرپ کاک 'پوائنٹ پر دریا بائیں ہاتھ کی طرف ایک خطرناک موڑ مڑتا ہے جب جہاز اس موڑ پر پہنچا تو جہاز کے اگلے کنارے پر بیٹھے ہوئے ایک شخص نے چلا کر کہا ''ہوشیار سامنے سے جہاز آ رہا ہے۔'' انجن

روم میں موجود کیپٹن گرین سٹیڈ نے بھی ایک دیوہیکل جہاز کو تیزی سے اپنی جانب بڑھتے ہوئے دیکھ لیا تھا، اس نے کنٹرول روم میں موجود اپنے دو آدمیوں کو حکم دیا کہ جہاز کے سٹیئرنگ کو فوراً دائیں جانب گھمایا جائے اس کا خیال تھا کہ اس طرح جہاز مزید کنارے کی طرف ہو جائے گا اور یوں سامنے سے آتے ہوئے جہاز کو قریب سے نکلنے کا موقع مل جائے گا لیکن بدقسمتی سے جہاز کو کنٹرول کرنے والے آدمیوں میں سے ایک بالکل نیا تھا۔ ''پرنسز الائس'' جیسے طویل جہاز کا رُخ ہنگامی طور پر موڑنے کا اسے کوئی تجربہ نہیں تھا۔ نتیجہ یہ ہوا کہ پانی کے تیز بہاؤ کی وجہ سے جہاز بجائے کنارے کی طرف مڑنے کے دریا کے وسط کی طرف جانا شروع ہو گیا۔ اس وقت رات کے ۸ بجے تھے، ایک زرد سے چاند نے اپنی ماتمی روشنی دریائے ٹیمز کے پانیوں پر پھیلا رکھی تھی۔ جہاز کے اندرونی حصوں میں لوگ خوشیاں منا رہے تھے، ناچ رہے تھے، گا رہے تھے اور ۸۹۰ ٹن وزنی دیوہیکل جہاز ''بیول کاسل'' نہایت خطرناک زاویے سے ان کی طرف بڑھ رہا تھا۔ یہ جہاز کوئلہ لانے کے لیے نیوکاسل جا رہا تھا۔ اس وزنی جہاز کا ''پرنسز الائس'' سے ٹکرانا ایسے ہی تھا جیسے ایک بھاری ٹرک کسی نازک سپورٹس کار سے ٹکرا جائے۔ ''پرنسز الائس'' پر موجود عملے کے ارکان پھٹی ہوئی آنکھوں کے ساتھ تیزی سے قریب ہوتے ہوئے جہاز کو دیکھ رہے تھے اچانک کیپٹن گرین سٹیڈ اپنے ہاتھوں کا بھونپو سا بنا کر چیخا۔ اس کا رُخ سامنے والے جہاز کی طرف تھا۔ وہ کہہ رہا تھا ''اے! کس طرف آ رہے ہو؟ ذرا ہوش کرو.... تم کیا کر رہے ہو؟'' لیکن کیپٹن کی یہ حرکت بالکل اضطراری تھی۔ بھلا اس کی آواز دوسرے جہاز تک کیونکر پہنچ سکتی تھی۔ کپتان اور عملے کی چیخ پکار سن کر بہت سے مسافر صورتحال جاننے کے لیے عرشے کی طرف بھاگ رہے تھے۔ ان ہی لوگوں میں آکسفورڈ سٹریٹ کا ایک مکین ''ہنری ریڈ'' بھی تھا۔ اس کی بیوی نے ملتجی نگاہوں سے اس کی طرف دیکھتے ہوئے کہا ''ریڈ میرا ہاتھ نہ چھوڑنا۔''

ریڈ نے اپنی بیوی کا ہاتھ مضبوطی سے پکڑ لیا اور عرشے کی طرف بھاگا اور تب ہی ''پرنسز الائس'' پر قیامت ٹوٹ پڑی۔ ''بیول کاسل'' پوری قوت کے ساتھ ''پرنسز الائس'' کے ساتھ ٹکرایا تھا

اور ایک ہی لمحے میں اس نے بدقسمت جہاز کو تقریباً دو ٹکڑے کر کے رکھ دیا تھا۔ جہاز ٹکرانے کے ساتھ ہی مسافروں نے جو چیخ و پکار کی اس کی آواز ٹیمز کے کناروں پر دور دور تک سنی گئی۔ دریائے ٹیمز کا سیاہی مائل پانی خوفناک تیزی سے جہاز کے ٹوٹے ہوئے حصوں میں بھرنا شروع ہو گیا۔ ہنری ریڈ نے مصمم ارادے کے ساتھ اپنی شریکِ حیات کا ہاتھ تھام رکھا تھا۔ لوگ بیرونی راستے سے عرشے تک پہنچنے کی سرتوڑ کوشش کر رہے تھے۔ اچانک پانی کا ایک تیز ریلا آیا اور اس نے لوگوں کو پھر پیچھے دھکیل دیا۔ اگلے ہی لمحے جہاز کا پچھلا حصہ پانی میں غرق ہو گیا اور لوگ پانی میں غوطے کھانے لگے۔ مردوں سے عورتیں اور عورتوں سے بچے بچھڑ گئے تھے لیکن ہنری نے اپنی بیوی کا ہاتھ مضبوطی سے تھام رکھا تھا۔ اچانک ہنری کو پانی پر ایک تختہ تیرتا ہوا نظر آیا اور اس نے اس کو تھام لیا' کچھ دوسرے لوگ بھی اسی طرح مختلف چیزوں سے چمٹے ہوئے تھے۔ ٹیمز کی لہریں انہیں اُٹھا اُٹھا کر ڈوبتے ہوئے جہاز کی دیواروں سے پٹخ رہی تھیں۔

دوسری طرف ''بیول کاسٹل'' پر بھی تصادم سے پیشتر زبردست بھگدڑ مچی۔ کیپٹن ''ہیرسن'' نے اپنے جہاز کو روکنے کی پوری کوشش کی لیکن وہ جہاز کو تصادم سے نہ بچا سکا۔ تصادم کے بعد کیپٹن ''ہیرسن'' اپنے ساتھیوں کے ہمراہ بھاگتا ہوا جہاز کے اگلے حصے کی جانب آیا۔ اس نے حکم دیا کہ ڈوبنے والوں کو بچانے کے لیے سمندر میں فوراً رسے گرا دیئے جائیں۔ اس کے بعد عملے کے ارکان ایک حفاظتی کشتی کو سمندر میں اتارنے کی کوشش کرنے لگے جن ڈوبتے ہوئے لوگوں نے جہاز سے لٹکنے والے رسوں کو پکڑا' ان میں ہنری بھی شامل تھا۔ اس نے ایک ہاتھ سے اپنی خوفزدہ بیوی کو سہارا دے رکھا تھا اور دوسرے ہاتھ سے رسے کو تھام رکھا تھا۔ جہاز پانی کے بہاؤ کے ساتھ ساتھ حادثے کی جگہ سے سرک رہا تھا۔ ہنری ریڈ جہاز کے اوپر کھڑے ہوئے لوگوں کو متوجہ کرنے کے لیے پوری قوت سے چلا رہا تھا لیکن اس کی آواز کسی کے کانوں تک نہیں پہنچ رہی تھی۔ اس کے بازو شل ہو چکے تھے لیکن وہ نہایت ہمت کے ساتھ رسے کو تھامے ہوئے تھا اس کے ساتھ والے رسے پر ایک عورت لٹکی ہوئی تھی چند لمحے پہلے اس کا بچہ اس کے ہاتھوں سے سمندر میں گر گیا تھا اور

اب وہ دلدوز انداز میں چیخ و پکار کر رہی تھی۔ ہنری ریڈ نے اپنی بیوی کے چہرے کی طرف دیکھا۔ اس کے چہرے پر موت کی زردی کھنڈی ہوئی تھی اور اس کی آنکھوں میں ایک التجا تھی جیسے کہہ رہی ہو ''ریڈ میرا ہاتھ نہ چھوڑنا'' اور ہنری ریڈ نے واقعی آخر وقت تک اس کا ہاتھ نہیں چھوڑا۔ آخرکار قدرت ان پر مہربان ہو گئی۔ ایک چھوٹی سی کشتی ان کی طرف بڑھی اور اس نے رسوں سے لٹکے ہوئے تقریباً تیرہ افراد کو موت و حیات کی کشمکش میں سے نکال لیا۔

دھماکے کی خوفناک آواز سن کر کناروں پر کھڑی ہوئی چند کشتیاں جائے حادثہ پر پہنچ چکی تھیں۔ ان کشتیوں کے ملاحوں نے بہت سے مسافروں کو ڈوبنے سے بچا لیا۔ ان ہی ملاحوں میں ''ابراہیم ڈینس'' بھی شامل تھا۔ اس کا کہنا ہے جب میں نے دھماکے کی آواز سنی تو میں سمجھ گیا کہ دریائے ٹیمز کی سطح پر کوئی بڑا حادثہ رونما ہو گیا ہے۔ میں نے اپنے ساتھیوں کو ساتھ لیا اور تیزی سے جائے حادثہ پر پہنچا۔ میرے وہاں پہنچنے تک ''پرنسز الائس'' سطح آب پر موجود تھا لیکن پھر دیکھتے ہی دیکھتے وہ پانی میں غرق ہو گیا۔ جس وقت جہاز دریا کی تہہ میں اُتر رہا تھا' بہت سے لوگوں نے جہاز کے ڈھانچے میں سے چھلانگیں لگائیں' ان چھلانگیں لگانے والوں میں سے چند افراد کو ہم نے ڈوبنے سے بچا لیا۔ ڈینس کا کہنا ہے ''میرے لیے اس المناک منظر کی کیفیت لفظوں میں بیان کرنا ناممکن ہے۔ دریا کی سطح ڈوبتے ہوئے لوگوں سے اٹی پڑی تھی۔ ہر کوئی چیخ رہا تھا' ہر کوئی فریاد کر رہا تھا' ہر آنکھ میں ایک ہی التجا تھی اور ہر زبان پر ایک ہی فقرہ تھا'' میں ڈوب رہا ہوں' خدا کے لیے مجھے بچاؤ' خدا کے لیے مجھے بچاؤ۔'' بے بسی کی وجہ سے میری آنکھوں سے آنسو بہہ رہے تھے' میری کشتی صرف بارہ فٹ لمبی تھی اور جتنے افراد میں اس پر بٹھا سکتا تھا' میں نے بٹھا رکھے تھے۔ پانی کی سطح کشتی کے کناروں سے تقریباً برابر ہو چکی تھی۔ میں نے اردگرد کے ماحول سے آنکھیں بند کر لیں اور کشتی کو کھینچتا ہوا بالآخر کنارے تک لے آیا۔''

دوسری طرف جائے حادثہ پر ایک اور واقعہ رونما ہوا۔ تقدیر نے ڈوبنے والوں کے ساتھ ایک اور کھیل کھیلا۔ پانی میں غرق ہونے کے تھوڑی دیر بعد ''پرنسز الائس'' ایک مرتبہ پھر پانی

کی سطح پر ابھر آیا۔ ڈھانچے میں پھنسے ہوئے نیم جان و بدحال مسافر جب دوبارہ سطح آب پر ابھرے تو انہوں نے ایک مرتبہ پھر اپنی زندگی بچانے کی جدوجہد شروع کر دی لیکن جب مقدر میں تاریکیاں لکھی جا چکی ہوں تو حالات کی بڑی سے بڑی کروٹ بھی ان کو نہیں بدل سکتی۔ جہاز کا سامنے والا حصہ آسمان کی طرف اُٹھا ہوا تھا۔ مسافر جہاز کے مختلف حصوں کے ساتھ لٹکے ہوئے تھے۔ آخر یکے بعد دیگرے وہ دریا میں گرے اور ان کی چیخیں ہمیشہ کے لیے گھٹ کر رہ گئیں۔

کچھ مسافر جو تیرنا جانتے تھے' ہاتھ پاؤں مارتے ہوئے ''بیول کاسل'' تک پہنچنے میں کامیاب ہو گئے۔ ان مسافروں نے جہاز کی اس آہنی زنجیر کو تھام لیا جس کے ساتھ لنگر بندھا ہوتا ہے۔ ''بیول کاسل'' کے اوپر کھڑے ہوئے ایک شخص نے لوگوں کو آہنی زنجیر کے ساتھ چمٹے ہوئے دیکھ لیا۔ اس نے سوچا کہیں یہ نہ ہو کہ کوئی آفیسر جہاز کا لنگر گرانے کا حکم دے دے اور زنجیر کے ساتھ لٹکے ہوئے افراد پھر دریا میں ڈوب جائیں لیکن افسوس جب تک وہ شخص کنٹرول روم تک پہنچا' متعلقہ آفیسر لنگر گرانے کا حکم دے چکا تھا۔ یہ اس بھیانک رات کا دوسرا المیہ تھا۔ بے شمار افراد لنگر گرنے کی وجہ سے دریا میں ڈوب کر ہلاک ہو گئے۔ خوفناک تصادم کی خبر جلد ہی ملک کے طول و عرض میں پھیل گئی۔ صبح کے وقت لاشوں کی تلاش کا کام شروع ہوا۔ ایک تجربہ کار غوطہ خور پانی میں اترا۔ اس نے باہر آ کر بتایا کہ ان گنت مسافر جہاز کے ہال کمروں کے اندر پھنسے ہوئے ہیں اور بہت سے لوگ راہداریوں میں ایک دوسرے کے اوپر ڈھیر ہیں۔ تلاش کا کام دو دن تک زور و شور سے جاری رہا۔ کپتان گرین سٹیڈ سمیت تقریباً ساڑھے پانچ سو لاشیں دریا کے اندر سے نکالی گئیں۔ مجموعی طور پر اس المناک حادثے میں ۶۴۰ افراد ہلاک ہوئے۔ اتنے وسیع پیمانے پر انسانی جانوں کے ضیاع نے دنیا کو جھنجھوڑ کر رکھ دیا۔ بعد میں تحقیقات کا عمل شروع ہوا' دونوں جہاز راں کمپنیاں ایک دوسرے کو قصوروار ٹھہرا رہی تھیں۔ درحقیقت اس تصادم سے کوئی فریق بھی قطعی طور پر بری الذمہ نہیں تھا۔ بہرحال ''پرنسز الائس'' کا قصور زیادہ تھا۔ ایک تو وہ غلط سائیڈ پر جا رہا تھا' دوسرے وہ فوری طور پر اپنا رخ موڑنے میں ناکام رہا تھا۔

مستقبل میں اس قسم کے حادثات سے بچنے کے لیے بہت سی تجاویز پیش کی گئیں۔ بہت سے منصوبے بنائے گئے' کچھ پر عمل ہوا اور کچھ پر آج تک نہیں ہوا۔ آہستہ آہستہ سب کچھ ذہنوں سے محو ہو گیا۔ اس حادثے کی ایک یادگار جواب تک باقی ہے' ایک بہت بڑے کراس کی صورت میں ہے۔ یہ کراس ایک بہت بڑی اجتماعی قبر کے اوپر نصب ہے۔ اس قبر میں ان افراد کی لاشیں ہیں جن کی شناخت نہ ہو سکی تھی۔ دریائے ٹیمز میں سفر کرتے ہوئے ''وول وچ'' کے مقام پر وہ کراس صاف نظر آتا ہے۔ جب کوئی بچہ اپنے بزرگ سے اس کراس کے بارے میں پوچھتا ہے تو وہ بزرگ ایک ٹھنڈی سانس لیتا ہے اور پھر اس کو ایک دردناک کہانی سنانا پڑتی ہے۔

جب ۳۰۰ افراد کوئلے کی کان میں دب گئے

وہ ایک سہانی صبح تھی۔ انگلینڈ میں گریس فورڈ کے مقام پر کوئلے کی ایک کان میں کھدائی کا کام زور وشور سے جاری تھا۔ یہ ۲۲ ستمبر ۱۹۳۴ء کا واقعہ ہے۔ وہ ہفتے کا دن تھا۔ اس روز سہ پہر کے وقت فٹ بال کا ایک نہایت دلچسپ میچ ہونے والا تھا۔ اس میچ کو دیکھنے کے لیے کارکنوں نے فیصلہ کیا تھا کہ وہ اپنا کام نبٹانے کے لیے جمعہ کو رات والی شفٹ میں بھی ڈیوٹی پر حاضر رہیں گے۔

ساری رات کام کرنے کے باوجود کارکن ہشاش بشاش نظر آ رہے تھے اور بڑے خوشگوار ماحول میں کھدائی کا کام جاری تھا۔ یہ کان زمین کے نیچے تقریباً آدھ میل کی گہرائی تک چلی گئی تھی۔ اور اس وقت تقریباً ۴۰۰ کارکن اس دو میل لمبی کان کے مختلف حصوں سے کوئلہ نکالنے میں مصروف تھے۔ حادثے کا آنکھوں دیکھا حال بیان کرتے ہوئے ایک کارکن کہتا ہے ''اس وقت ہم چھ آدمی حادثے کے مقام سے ۳۰۰ گز کے فاصلے پر کام کر رہے تھے۔ کام کے دوران ہم ہنسی مذاق بھی کرتے جا رہے تھے۔ اس وقت صبح کے دو بجے تھے۔ اچانک کان کی گہرائیوں سے ایک ہولناک گونج سنائی دی۔ اس گونج کے ساتھ ہی ہم نے ہوا کا ایک تیز جھونکا محسوس کیا۔ ہمارا ایک سینئر ساتھی کان کے اگلے حصے سے بھاگتا ہوا آیا اور چلا کر بولا'' جلدی سے اپنے کپڑے سنبھالو اور بھاگ نکلو''۔ اس کے لہجے میں کچھ ایسی بات تھی کہ ہمیں کوئی سوال پوچھنے کی ہمت نہیں ہوئی۔ ہم نے اپنا سامان سنبھالا اور تیزی سے کان کے درمیانی راستے کی طرف لپکے۔ ۲۰ دوسرے

کارکن بھی ہمارے ساتھ شامل ہو گئے اور ہم تیزی سے آگے بڑھنے لگے جب ہم درمیانی راستے پر پہنچے تو زہریلی گیس ہمارے پھیپھڑوں میں داخل ہونے لگی۔ ہم نے اپنی قمیض منہ پر لپیٹ لیں اور گرتی ہوئی دیواروں اور چھتوں پر سے پھلانگتے ہوئے بھاگتے چلے گئے۔ میں نے سوچا کہ ۲۰ دوسرے کارکن بھی ہمارے پیچھے آ رہے ہیں لیکن ایک جگہ مڑ کر دیکھا تو میں نے ان کو غائب پایا۔ خدا جانے وہ کس طرف نکل گئے اور ان کا کیا حشر ہوا۔ گیس لحہ بہ لحہ گہری ہوتی جا رہی تھی اور ہم اندھیرے میں ٹٹولتے ہوئے آگے بڑھ رہے تھے۔ ایک جگہ پر سرنگ کی چھت سے ایک بہت بڑا تودہ گرا اور اس نے سارا راستہ بالکل مسدود کر دیا۔ ہم تقریباً سرنگ کی گہرائیوں میں دفن ہو چکے تھے۔ ہمارے بچنے کی تنہا امید دو مربع فٹ کا ایک سوراخ تھا۔ ہم جانتے تھے کہ اگر یہ سوراخ بھی بند ہو گیا تو پھر باہر کی دنیا سے ہمارا رابطہ بالکل ختم ہو جائے گا۔ ہم میں سے ہر آدمی بڑی احتیاط سے رینگ رینگ کر اس سوراخ میں سے گزرا اور یوں ہم موت کو شکست دے کر کان کے دہانے تک پہنچنے میں کامیاب ہو گئے۔

جب کان میں ہونے والے دھماکے کی خبر کان سے باہر پہنچی تو ہر شخص کے چہرے پر ہوائیاں اڑنے لگیں۔ چند لمحوں کے بعد خطرے کے سائرن چیخنے لگے اور اس کے ساتھ ہی اور امدادی کارروائیوں کا آغاز ہو گیا اور امدادی کارروائیوں میں جس طرح کارکنوں اور رضا کاروں نے بڑھ چڑھ کر حصہ لیا وہ ایثار اور شجاعت کا ایک یادگار نمونہ تھا۔ آغاز میں امدادی کارروائیوں میں حصہ لینے والے وہی لوگ تھے جو دھماکے کے بعد کان میں سے بحفاظت نکل آئے تھے۔ ان لوگوں کو اس بات کا اندازہ تھا کہ کان کی گہرائیوں میں کس قدر شدید خطرات منہ کھولے کھڑے ہیں لیکن اس کے باوجود انہوں نے کمر ہمت باندھی اور اپنے کھو جانے والے سینکڑوں ساتھیوں کی تلاش میں کان کے اندر اتر گئے۔ حادثے کی خبر جنگل کی آگ کی طرح اردگرد کے علاقے میں پھیل گئی اور دوسرے علاقوں سے تربیت یافتہ امدادی پارٹیاں موقع پر پہنچ گئیں۔ تمام امدادی کارکنوں کو پانچ پانچ کی ٹولیوں میں تقسیم کیا گیا اور یہ ٹولیاں وقفے وقفے سے کان کے اندر اترتی

رہیں۔ جب کوئی تھکی ہوئی ٹیم واپس آتی تو دوسری ٹیم فوراً اس کی جگہ لینے کے لیے پہنچ جاتی۔ کان کے متاثرہ حصے میں شدید آگ بھڑک اٹھی تھی اور کثیف دھوئیں نے سرنگ کے وسیع حصے کو لپیٹ میں لے لیا تھا جو امدادی کارکن کان سے واپس آتے تھے' ان کے چہرے دھوئیں اور آگ کی وجہ سے سیاہ ہوتے تھے۔ صبح ہونے تک تین امدادی کارکن جاں بحق اور بیس زخمی ہو چکے تھے۔ اس کے باوجود ہر کارکن دوبارہ اور سہ بارہ کان کے اندر جانے پر تیار تھا۔

کان کی گہرائیوں سے واپس آنے والے تجربہ کار لوگوں کی آنکھیں مایوسی کا اظہار کر رہی تھیں۔ دراصل دھماکہ اس قدر شدید تھا کہ آگ کی دیوار کے دوسری طرف کسی شخص کے زندہ بچنے کا کوئی امکان نہیں رہا تھا لیکن بہت سے لوگوں کا یہ خیال تھا کہ اندر رہ جانے والے بدنصیب افراد میں سے بہت سے اب تک زندہ ہیں۔ امید کی ایک ٹمٹماتی ہوئی لو کے سہارے تلاش کا کام جاری تھا اور کان کے دہانے سے باہر بے شمار لوگ غمزدہ چہرے اور خشک آنکھیں لیے گم سم کھڑے تھے۔ ان میں عورتیں بھی تھیں' بچے بھی تھے اور بوڑھے بھی۔ یہ سب لوگ ساکت نظروں سے سرنگ کے دہانے کی طرف دیکھ رہے تھے۔ یہ لوگ ہفتے کا پورا دن اور پوری رات یونہی بغیر کچھ کھائے پیئے کھڑے رہے تھے اور اب اتوار کی صبح ہونے والی تھی۔ ویران آنکھیں اپنے پیاروں کو تلاش کر رہی تھیں۔ ہر طرف ایک سوگوار خاموشی چھائی ہوئی تھی۔ اس خاموشی کو کبھی کبھی ایک گھنٹی کی آواز توڑتی تھی۔ یہ گھنٹی اس بات کا اعلان کرتی تھی کہ کان کے اندر سے کوئی امدادی پارٹی ٹرالی کے ذریعے باہر آ رہی ہے۔

مشہور صحافی ''فل یوٹ'' کا کہنا ہے کہ ایک نہایت سرد رات کو میں اس ہجوم کے اندر داخل ہو گیا اور لوگوں کے تاثرات معلوم کرنے کی کوشش کی۔ لوگوں نے مختصر الفاظ میں مجھے دردناک داستانیں سنائیں' ایک بوڑھے آدمی کا غمزدہ چہرہ میں کبھی فراموش نہیں کر سکتا۔ یہ بوڑھا آدمی تمام عمر کان کے اندر مزدوری کرتا رہا تھا اور اب اس کے جوان بیٹے نے اس کی جگہ سنبھال لی تھی۔ اس کا جوان بیٹا پورے خاندان کا واحد کفیل تھا۔ لیکن وہ کان کے اندر رہ گیا تھا۔ بوڑھے کی

آنکھیں سرنگ کے دہانے پر جمی ہوئی تھیں اور اس کے لب غیر محسوس طور پر پھڑ پھڑا رہے تھے۔ جب میں نے بوڑھے سے اس کے بیٹے کے بارے میں دریافت کرنا چاہا تو اس کے منہ سے بمشکل یہ الفاظ نکلے:

''میں کل سے اس کا انتظار کر رہا ہوں۔ میرا بیٹا کان کے اندر ہے۔'' ایک اور عمر رسیدہ آدمی نے بھی اس لہجے میں یہ الفاظ دہرائے ''میرا بیٹا کان کے اندر ہے۔'' ایک چودہ پندرہ سالہ لڑکے نے روتے ہوئے کہا ''میرے ابو کان کے اندر ہیں۔'' لیکن یہ تو چند ایک مثالیں ہیں اس وقت کان کے دہانے پر سینکڑوں لوگوں کا [illegible] تھا اور ہر چہرہ ایک ہی کیفیت بیان کر رہا تھا۔

آگ بجھانے او[illegible]ے والے کارکنوں کے گروپ ماہرین کی نگرانی میں بار بار کان کے اندر اتر رہے تھے [illegible]ں ابھی تک کوئی نتیجہ برآمد نہیں ہوا تھا۔ کان سے باہر ایمبولینس گاڑیاں' نرسیں اور ڈاکٹر بالکل تیار کھڑے تھے لیکن ان کے کرنے کے لیے کوئی کام نہیں تھا۔

حادثے کے' چالیس گھنٹے کے بعد ''ڈیبنگ شائر'' کے لارڈ لیفٹیننٹ کی طرف سے شاہ جارج پنجم کو جو اطلاع دی گئی تھی' اس میں گمشدہ کانکنوں کی تعداد ۱۰۲ بتائی گئی تھی لیکن موقع پر موجودہ کانکنوں میں سے کوئی بھی ان اعداد و شمار پر یقین کرنے کو تیار نہیں تھا۔ چند گھنٹے کے بعد یہ سنسنی خیز انکشاف ہوا کہ کان کے اندر استعمال ہونے والی لالٹینوں میں سے ۱۶۲ لالٹینیں غائب ہیں۔

کوئی بھی کارکن کان میں سے باہر آنے کے بعد اپنی لالٹین اپنے ساتھ نہیں رکھتا۔ اس کا صاف مطلب تھا کہ کم و بیش ۱۶۲ افراد کان کی گہرائیوں میں دفن ہو چکے ہیں۔ امدادی کارروائیاں اتوار کی شب آخری پہر تک جاری رہیں۔ آخر حکام بالا یہ محسوس کرنے لگے کہ اب تلاش جاری رکھنے میں مزید انسانی جانوں کے ضیاع کے سوا کچھ حاصل نہیں ہوگا۔ سو کان کو سرکاری طور پر بند کرنے کا حکم دے دیا گیا۔ سرکاری اعلان میں کہا گیا ''کان میں لگنے والی آگ اب ان حصوں میں بھی پھیل چکی ہے جہاں کچھ لوگوں کے زندہ بچ جانے کے امکانات تھے۔ اندرونی کان

میں لگاتار ہونے والے دھماکوں اور زہریلی گیسوں کے اجتماع کے بعد اب ماہرین یقین کرنے پر مجبور ہوگئے ہیں کہ کان کے اندر رہ جانے والے سب لوگ ہلاک ہو چکے ہیں۔ لہٰذا مزید انسانی جانوں کے اتلاف سے بچنے کے لیے تمام امدادی کارکنوں کو کان سے نکالا جا رہا ہے اور کان بند کی جا رہی ہے۔'' یہ اعلان ہوا کے ایک بے رحم جھونکے کی طرح آس اور امید کے تمام چراغ بجھا گیا' ضبط کے تمام بندھن ٹوٹ گئے' بیوہ عورتوں اور یتیم بچوں کی چیخوں سے آسمان لرزنے لگا۔ وہ منظر نہایت یاس انگیز تھا جب کان کی گھنٹی بجی اور امدادی کارکن آخری بار کان سے باہر آئے۔ ان کے چہرے ستے ہوئے تھے اور سر جھکے ہوئے تھے۔ اس دفعہ ان کو کوئی جلدی نہیں تھی' وہ آہستہ آہستہ ٹرالی سے اترے اور بوجھل قدموں سے چلتے ہوئے ہجوم میں گم ہوگئے۔ تھوڑی دیر کے لیے کچھ لوگوں میں بغاوت کے آثار بھی نمودار ہوئے لیکن پھر ہر شخص نے یہ تسلیم کر لیا کہ حکومت کا فیصلہ درست تھا اب کان کو بند کر دینا ہی بہتر تھا۔

شروع میں ماہرین کا خیال تھا کہ کان کو متاثرہ حصے کے قریب سے بند کیا جائے لیکن بعد میں مزید کسی نقصان سے بچنے کے لیے کان کو دہانے سے بند کرنے کا فیصلہ کیا گیا۔ لوہے کے بڑے بڑے شہتیروں کا جال بچھا کر اس کے اوپر اینٹوں کی چنائی کر دی گئی۔ سینکڑوں عورتیں' مرد اور بچے بھیگی آنکھوں کے ساتھ یہ عظیم الشان مقبرہ تعمیر ہوتے دیکھتے رہے اور پھر آنسو بہاتے ہوئے گھروں کو لوٹ گئے۔

امدادی کارروائیوں کے ایک ماہر مسٹر ''جوہلن'' نے کان میں سے باہر آنے پر کان کے اندر کی صورتحال بیان کرتے ہوئے کہا ''ہمارے سامنے آگ کی ایک عظیم الشان دیوار کھڑی تھی۔ میں نے سامنے مین روڈ کی طرف دیکھا' مین روڈ بالکل کسی تپتی ہوئی بھٹی کا منظر پیش کر رہی تھی۔ امدادی کارکنوں نے سرنگ کے اندر ایک طویل قطار بنا رکھی تھی اور ریت کی بوریاں اور آگ بجھانے کا دوسرا سامان ہاتھوں ہاتھ آگے پہنچا رہے تھے۔'' مسٹر جوہلن نے مزید بتایا کہ اپنی پوری زندگی میں انہوں نے ایسے شدید دھماکے کے اثرات کا مشاہدہ نہیں کیا۔ کوئلہ لانے والی ریل کی

بوگیاں ماچس کی تیلیوں جیسے ٹکڑوں میں تبدیل ہو چکی تھیں۔ ریلوے لائن بجلی کے تار کی طرح بل کھا گئی تھیں اور لوہے کے کھمبے اُچھل کر کئی سوفٹ دور جا گرے تھے اور یہ دھماکے کی اصل جگہ سے کئی سو گز دور کی رپورٹ تھی۔ خدا جانے دھماکے کی جگہ پر موجود افراد پر کیا بیتی ہوگی۔

مارچ ۱۹۳۵ء میں کان کو ایک بار پھر کھولا گیا۔ اس وقت انتہائی تربیت یافتہ افراد پر مشتمل کئی امدادی پارٹیاں کان کے اندر بھیجنے کے لیے تیار کی جا چکی تھیں۔

کان سے واپس آنے پر ان پارٹیوں نے رپوٹ دی کہ کان کے اندر چھتوں اور دیواروں سے گرنے والے کوئلے کے ڈھیر لگے ہوئے ہیں اور وہ پمپ جو کان میں سے پانی نکالنے کے لیے استعمال ہوتے تھے' ناکارہ ہو چکے ہیں اور کان کے اندر بے شمار پانی جمع ہو چکا ہے۔

مئی ۱۹۳۵ء میں ایک امدادی پارٹی اس کارکن کی لاش ڈھونڈ لائی جو حادثے کے بعد امدادی کارروائیوں کے دوران ہلاک ہو گیا تھا۔ اس کے دو ساتھیوں کی لاشیں تو مل گئیں لیکن اس کی لاش نہیں ملی تھی۔ یہ لاش آدھی کوئلے کے اندر دبی ہوئی تھی اور اس کے منہ پر گیس ماسک ابھی تک موجود تھا۔ آخر کار کارکنوں کی ان تھک کوششوں کے بعد کان کے تاریک پانیوں میں ڈوبی ہوئی ۲۵۳ لاشیں برآمد ہو گئیں اور اس کے ساتھ ہی ۲۲ ستمبر ۱۹۳۴ء کی صبح کو شروع ہونے والے اس خونی ڈرامے کا ڈراپ سین ہو گیا۔

ایک غلطی کی قیمت ۹۰ افراد کی موت

وہ ۴ دسمبر ۱۹۵۷ء کی ایک ٹھٹھرتی ہوئی شام تھی' لندن کے دفتروں اور کارخانوں میں چھٹی ہو چکی تھی اور گھروں کو جانے والے افراد بہت جلدی میں نظر آتے تھے۔ خاص طور پر وہ لوگ جو لندن کے مضافاتی علاقوں سے کام کرنے کے لیے آتے تھے اس شام بہت بے چین نظر آ رہے تھے۔ وجہ یہ تھی کہ اس روز سردی معمول سے کچھ زیادہ تھی اور دھند بھی وقت سے بہت پہلے پھیلنا شروع ہو گئی تھی۔ روزانہ سفر کرنے والوں کو معلوم تھا کہ اگر دھند مزید گہری ہو گئی تو ریل گاڑیوں کی آمد و رفت متاثر ہو گی اور اس طرح ان کا گھروں تک پہنچنا مشکل ہو جائے گا۔ لندن کے دو ریلوے سٹیشنوں ''چیرنگ کراس'' اور ''کینن سٹریٹ'' پر مسافروں کا زبردست ہجوم تھا۔ چیرنگ کراس سٹیشن پر ۵ بج کر ۱۸ منٹ پر چلنے والی الیکٹرک ٹرین مسافروں سے کھچا کھچ بھری کھڑی تھی اور سبز سگنل کا انتظار کر رہی تھی اس ٹرین کی دس بوگیاں تھیں اور تقریباً پندرہ سو مسافر اس میں سوار تھے۔ ان مسافروں میں سے زیادہ تر دفتروں میں کام کرنے والے کلرک' ٹائپسٹ' فیکٹریوں کے مزدور اور کرسمس کی خریداری کے لیے آنے والی عورتیں تھیں۔ یہ سب لوگ اب جلد سے جلد گھروں کو پہنچنا چاہتے تھے اور بار بار اپنی گھڑیوں کی طرف دیکھ رہے تھے۔ یہ گاڑی مضافاتی سٹیشن ''ہیز'' تک جا رہی تھی لیکن درمیان میں بھی گاڑی کو کئی دوسرے سٹیشنوں پر رُکنا تھا۔ آخر آدھ گھنٹے کی تاخیر کے بعد ۵ بج کر ۴۸ منٹ پر گاڑی کو سبز سگنل ملا اور گاڑی ایک خوشگوار جھٹکے کے ساتھ اپنی جگہ سے حرکت میں آ گئی۔

لندن کے مضافاتی علاقے کو جانے والی یہ ریلوے لائن اس وقت دنیا کی مصروف ترین لائن تھی۔ اس لائن پر آنے جانے کے لیے چار پٹڑیاں تھیں چوبیس گھنٹے کے دوران ان پٹڑیوں پر سے ۹۹۰ گاڑیاں گزرتی تھیں۔ صبح و شام کے اوقات میں رَش بہت زیادہ ہو جاتا تھا اور ہر اڑھائی منٹ کے بعد ایک گاڑی ہر ایک پٹڑی پر سے گزرتی تھی۔ گاڑیوں کی اس بے تحاشہ آمد و رفت سے نبٹنے کے لیے ٹریفک سگنلز کا خصوصی انتظام کیا گیا تھا اور تقریباً ہر پانچ سو گز پر ایک سگنل نصب تھا۔

الیکٹرک ٹرین نسبتاً دھیمی رفتار سے اپنے راستے پر دوڑی چلی جا رہی تھی۔ ٹرین کا ڈرائیور ''موٹر مین سکلٹن'' تھا اور اس وقت اس کے دو سینئر ساتھی بھی انجن روم میں اس کے ساتھ سفر کر رہے تھے۔ یہ تینوں افراد ہر لحظہ پھیلتی ہوئی دھند میں گہری نظروں سے سامنے کی طرف دیکھ رہے تھے اور کسی سگنل کو نظر انداز کرنا نہیں چاہتے تھے۔ تقریباً دس میل کا سفر بخوبی طے ہو گیا اور انہیں کسی جگہ رُکنا نہیں پڑا۔ آخر جب وہ ''پارکس برج کنکشن'' کے قریب پہنچے تو انہیں سرخ سگنل کا منہ دیکھنا پڑا اور یوں الیکٹرک ٹرین پل کو پار کرنے کے فوراً بعد ایک جگہ پر ٹھہر گئی۔ اس سے پہلے بہت کم ایسا ہوا تھا کہ کسی ٹرین کو اس جنکشن پر رُکنا پڑا ہو۔ ڈرائیور سلکٹن نے اپنے کیبن سے سگنل باکس کے ساتھ رابطہ قائم کیا اور ڈیوٹی پر موجود اہلکاروں سے پوچھا کہ کیا سرخ بتی کسی خرابی کی وجہ سے تو نہیں جل رہی۔ دوسری طرف سے کرخت لہجے میں جواب ملا کہ نہیں بتی ٹھیک جل رہی ہے۔ گاڑی کو اس وقت تک روکے رکھو جب تک صحیح سگنل نہیں ملتا۔

ڈرائیور خاموش ہو گیا اور سگریٹ سلگا کر اپنے دوسرے ساتھیوں سے گپ شپ میں مصروف ہو گیا۔ دھند اب گہری ہو گئی تھی۔ گاڑی میں موجود تمام زندگی ٹھہر گئی تھی۔ لوگ بار بار کھڑکیوں میں سے سر نکال کر دھند کی دبیز چادر میں ٹمٹماتی ہوئی سرخ بتی کو دیکھ رہے تھے اور ٹھنڈی آہیں بھر رہے تھے وہ اس آفت سے بے خبر تھے جو ایک ٹرین کی صورت میں عقب سے تیزی کے ساتھ ان کی طرف بڑھ رہی تھی اور ان میں سے بہت سوں کے لیے ہلاکت اور تباہی کا پیغام لا رہی

تھی۔ یہ بھاپ کے انجن سے چلنے والی گیارہ ڈبوں پر مشتمل ایک مسافر بردار گاڑی تھی جو مسافروں سے لدی ہوئی ''کینن سٹریٹ'' سے ''رامس گیٹ'' جارہی تھی۔ ٹرین کا ڈرائیور ۱۶ سالہ 'ڈبلیو۔ جے ٹریو' تھا اس کے ساتھ فائر مین تیس سالہ 'ہوٹر' تھا۔ ''ٹریو' ایک انتہائی تجربہ کار ڈرائیور تھا۔ اس کو ریلوے کی ملازمت میں ۴۵ سال ہو چکے تھے اور ۱۸ سال سے وہ ڈرائیور کے طور پر کام کر رہا تھا۔ ''ٹریو' کی گاڑی بھی دوسری گاڑیوں کی طرح تاخیر کے ساتھ ''کینن سٹریٹ'' سے روانہ ہوئی تھی۔ ''کینن سٹریٹ'' تک گاڑی کو ایک اور ڈرائیور چلا کر لایا تھا۔ اس نے گاڑی کا چارج ''ٹریو' کے حوالے کرتے ہوئے اسے بتایا تھا کہ گاڑی میں پانی کی مقدار کم ہے اور اسے پانی بھروا لینا چاہیے۔ ''ٹریو' گاڑی کا انتظار کرتے کرتے بہت بور ہو چکا تھا۔ اس نے فیصلہ کیا کہ شیڈول کے مطابق سیدھا برج ٹاؤن جانے کے بجائے وہ راستے میں ''سیلون آکس'' کے مقام پر گاڑی روکے گا اور وہاں سے پانی بھروا لے گا۔ اس کا خیال تھا اس طرح وہ وقت کی کچھ بچت کر سکے گا۔ شام کے ٹھیک ۶ بج کر ۸ منٹ پر ''ٹریو' اپنے فائر مین ''ہوٹر'' کے ساتھ ''کینن سٹریٹ'' سے روانہ ہوا۔ ''سیون آکس'' تقریباً ۲۱ میل کے فاصلے پر تھا اور ٹریو گاڑی کو جلد از جلد وہاں پہنچانا چاہتا تھا تا کہ پانی ختم ہونے سے پہلے مزید پانی لیا جا سکے۔ لندن برج سے گزرتے ہی اس نے رفتار بڑھا دی اور بھاپ کا وزنی انجن ۳۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے دندناتا ہوا آگے بڑھنے لگا۔ دھند بہت گہری تھی لیکن پٹڑی کے ساتھ ساتھ جھلملاتے ہوئے سبز سگنل اس بات کی نشاندہی کر رہے تھے کہ آگے راستہ صاف ہے۔ یہ وہی راستہ تھا جہاں پر سے تھوڑی دیر پہلے الیکٹرک ٹرین گزر گئی تھی اور اب پارکس ''ٹریو' اپنی گاڑی کو لیے تیزی سے بڑھتا چلا جا رہا تھا۔ وہ پوری رفتار سے ''سٹریٹ جوہن'' کے سٹیشن میں داخل ہوا تھا اور اب ''پارکس برج جنکشن'' کی سمت بڑھ رہا تھا۔ ''سٹریٹ جوہن'' سٹیشن کے آخری دو سگنل سبز نہیں تھے۔ پہلا سگنل ''دوہرا زرد'' تھا اس جس کا مطلب تھا کہ اس سے اگلا سگنل ''زرد'' ہو سکتا تھا اور اگلا سگنل ''سرخ'' ہو سکتا ہے۔ ''ٹریو' کو لازماً گاڑی کی رفتار دھیمی کر لینی چاہیے تھی کیونکہ عین ممکن تھا اگلا سگنل سرخ ہو اور اس کو گاڑی فوراً روکنا پڑ جائے لیکن ''ٹریو'

اپنی دھن میں مگن گاڑی کو اسی طرح ۳۵ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے بھگائے چلا گیا۔ دراصل بدقسمتی یہ تھی کہ یہ دونوں زرد سگنل بائیں طرف کی کھڑکی سے نظر نہیں آ سکتے تھے جبکہ ''ٹریو' بائیں طرف بیٹھا ہوا تھا۔ دائیں طرف فائر مین ''ہوٹر'' موجود تھا لیکن وہ سر جھکائے اپنے کام میں مصروف تھا اور بیلچے بھر بھر کر کوئلہ بوائلر میں جھونک رہا تھا۔ یہ ڈرائیور کا فرض تھا کہ وہ گہری دھند کو مدنظر رکھتے ہوئے دائیں جانب آتا اور سگنل کو دیکھنے کی کوشش کرتا لیکن ''ٹریو' نے ایسا نہیں کیا اور گاڑی اپنی رفتار سے آگے بڑھتی رہی۔ دراصل بطور ڈرائیور اپنی زندگی میں ''ٹریو' کو کبھی اس سٹیشن پر رُکنا نہیں پڑا تھا۔ ہو سکتا ہے اس کے ذہن میں یہ خیال ہی نہ آیا ہو کہ اس کو یہاں رُکنا پڑ سکتا ہے..... اچانک ''ٹریو' کے ذہن میں کسی شے نے سر اُبھارا اور اس نے چلا کر اپنے فائر مین سے پوچھا ''کیا تم پلیٹ فارم کے آخری سرے پر موجود سگنل دیکھ سکتے ہو؟'' ''فائر مین'' ''ہوٹر'' نے باہر جھانکا اور چیختی ہوئی آواز میں بولا ''سگنل سرخ ہے۔'' کیا کہا سگنل سرخ ہے؟؟'' ''ٹریو' نے دہشت زدہ آواز میں دہرایا اور پھر اس نے جلدی سے بریک لگانے کی کوشش کی لیکن اب وقت گزر چکا تھا۔ دھند اور اندھیرے کی دبیز چادر میں لپٹی ہوئی الیکٹرک ٹرین صرف ۱۳۸ گز کے فاصلے پر موجود تھی۔ سٹیم ٹرین کا انجن تقریباً ۴۹۰۰ من وزنی تھا۔ اس کے ساتھ گیارہ بوگیاں تھیں جن میں سواریوں اور ان کے سامان کی صورت میں بے شمار وزن لدا ہوا تھا۔ ۳۵ میل فی گھنٹہ کی رفتار نے اسے ہزاروں ٹن وزن کی بے پناہ طاقت بخش دی تھی...... ۴ دسمبر ۱۹۵۷ کی اس بدقسمت شام ۶ بج کر ۲۰ منٹ پر اردگرد کی فضا خوفناک گڑگڑاہٹ سے گونج اٹھی۔ سٹیم ٹرین کا وزنی انجن الیکٹرک ٹرین کے آخری ڈبے سے ٹکرایا اور اس کو کاغذ کی طرح ادھیڑتا ہوا نویں اور آٹھویں ڈبے کو تہس نہس کر گیا۔ دسواں ڈبہ تو عملے کے استعمال کے لیے تھا اور خالی تھا لیکن نواں اور آٹھوں ڈبہ مسافروں سے کھچا کھچ بھرا ہوا تھا۔ یہ دونوں ڈبے ایک دوسرے میں اس طرح دھنس گئے کہ ایک ڈبے کی صورت اختیار کر گئے۔ ڈبوں کے پچک جانے کی وجہ سے گاڑی کی لمبائی تقریباً ۸۵ فٹ کم ہو گئی... اور اس ۸۵ فٹ کے اندر مسافر بھرے ہوئے تھے۔ مسافر جو چند لمحے پہلے زندگی کی حرارت سے معمور تھے اور گھروں کو

پہنچنے کے لیے بے تاب تھے لیکن اب ان میں سے بیشتر موت کی وادی میں اتر چکے تھے۔

سٹیم ٹرین کا انجن اور اس کا پچھلا ڈبہ ایک دوسرے میں بری طرح دھنس گئے اور پٹڑی سے اترنے کے بعد بائیں طرف واقع پل کے جنگلے سے جا ٹکرائے۔ جنگلے کے ساتھ ہی وہ بلند و بالا آہنی گارڈر تھا جس نے پل کے اوپر کو سہارا دے رکھا تھا۔ انجن کے ٹکرانے سے گارڈر دہرا ہو گیا اور پل کے ڈھانچے کا سارا بوجھ سٹیم ٹرین کی پہلی تین بوگیوں پر آن پڑا۔ یہ تین بوگیاں خوفناک تصادم کے نتیجے میں ملبے کے ایک ڈھیر میں تبدیل ہو گئیں اور ان کے اندر کٹے پھٹے ہوئے جسمانی اعضا اور زخمی افراد کے انبار لگ گئے۔ اسی اثناء میں آٹھ بوگیوں والی ایک اور الیکٹرک ٹرین تیزی سے ''سرایٹ جوہن'' کے سٹیشن میں داخل ہوئی جب گاڑی پل پر پہنچی تو ڈرائیور نے دیکھا کہ پل کا جنگلا اپنی اصل حالت میں نہیں ہے۔ ڈرائیور کو کچھ شک گزرا اس نے فوری طور پر گاڑی کی بریکیں لگا دیں اور یوں یہ الیکٹرک ٹرین جائے حادثہ سے صرف چند گز ادھر رک گئی۔ اگر ڈرائیور بروقت اقدام نہ کرتا تو ہو سکتا تھا کہ حادثہ مزید سنگین صورت اختیار کر جاتا۔

جائے حادثہ سے نزدیک ترین جگہ ''ایلسوک روڈ'' تھی جس وقت حادثہ رونما ہوا اس وقت قصبے کے لوگ سردی سے بچنے کے لیے گھروں میں آگ جلائے بیٹھے تھے اور رات کے کھانے کی تیاری کر رہے تھے۔ اچانک گڑگڑاہٹ کی آواز آئی اور پھر زوردار دھماکے سے در و دیوار لرز اٹھے۔ قصبے کے لوگ بھاگتے ہوئے جائے حادثہ پر پہنچے اور پھر وہاں کا منظر دیکھ کر ان کی چیخیں نکل گئیں۔ انسانی اعضاء جا بجا بکھرے ہوئے تھے۔

ڈرائیور ''ڈبلیو جے ٹریو'' شدید زخمی ہو گیا تھا لیکن بعد میں وہ بچ گیا اس کو اس خونی حادثے کا ذمہ دار قرار دیا گیا اور اپریل ۱۹۵۸ء میں اس پر مقدمہ چلا تاہم ۸ مئی کو عدالت نے اسے اس الزام سے بری کر دیا۔ اپنی باقی زندگی میں ڈرائیور ''ٹریو'' اکثر سوچتا کہ ۴ دسمبر ۱۹۵۷ء کی اس رات کو اگر وہ چند قدم چل کر دائیں جانب کی کھڑکی میں پہنچ جاتا اور سگنل دیکھ لیتا تو شاید ایسا جان لیوا حادثہ رونما نہ ہوتا۔

آغادیر ۱۰ سکنڈ میں موت کے گھاٹ اُتر گیا

بعض دفعہ ایسا بھی ہوتا ہے کہ کسی علاقے میں کوئی بہت بڑا زلزلہ آنے سے پہلے وقتاً فوقتاً کم شدت کے جھٹکے محسوس کیے جاتے ہیں۔ مراکش کے شہر ''آغادیر'' میں بھی یہی کچھ ہوا ہے۔ یہ ۱۹۶۰ء کی بات ہے۔ فروری کی ۲۹ تاریخ تھی اور رمضان کا مہینہ تھا۔ یہ شہر علاقائی تقسیم کے لحاظ سے ایسے زون میں واقع ہے جہاں شدید نوعیت کے زلزلوں کا امکان کم ہوتا ہے۔ یہی وجہ ہے کہ جب ''آغادیر'' کے شہر میں وقفے وقفے سے جھٹکوں کا سلسلہ شروع ہوا تو لوگوں نے اس کو کوئی خاص اہمیت نہیں دی حتیٰ کہ ۲۹ فروری کا منحوس دن آن پہنچا۔ اس روز رمضان کی ۳ تاریخ تھی۔

آغادیر کا شہر سمندر کے کنارے واقع ہے اور یہاں کی بندرگاہ مراکش کا ایک اہم تجارتی مرکز سمجھی جاتی ہے۔ اس کی آبادی ۱۹۶۲ء میں چالیس ہزار کے قریب تھی۔ آغادیر سیاحوں کی دلچسپی کا خاص مرکز ہے۔ سردیوں میں یہاں کا موسم نہایت خوشگوار ہوتا ہے۔ انہی دنوں یورپ کے سرد علاقوں سے سیاح جوق در جوق یہاں پہنچنا شروع ہو جاتے ہیں۔ ۲۹ فروری کا وہ دن بھی ایک ایسا ہی پُر رونق اور خوشگوار دن تھا۔ دوپہر تک کوئی سوچ بھی نہیں سکتا تھا کہ آئندہ چند گھنٹوں میں شہر پر کیا قیامت بیتنے والی ہے۔ دوپہر کے وقت شہر میں شدید نوعیت کے جھٹکے محسوس کیے گئے۔ ان جھٹکوں سے تھوڑا بہت مالی نقصان بھی ہوا۔ یہ جھٹکے ایک طرح سے قدرت کی طرف سے اہل شہر کو ایک آخری وارننگ تھی۔

شہر کی آبادی کے ایک بہت بڑے حصے نے ان جھٹکوں کا بھی کوئی نوٹس نہیں لیا لیکن کچھ

لوگوں نے دوپہر کو آنے والے جھٹکے کے بعد شہر کو چھوڑ دیا اور مضافات کے کھلے علاقے میں رات گزارنے کا فیصلہ کیا۔ مضافات کو نکل جانے والے لوگوں میں مقامی عربوں کے علاوہ بہت سے غیر ملکی بھی شامل تھے۔ شاید یہی وجہ ہے کہ اس خوفناک زلزلے میں غیر ملکیوں کا جانی نقصان نسبتاً کم ہوا۔

شام ہوئی اور تاریک رات نے اس خوبصورت شہر پر اپنے پر پھیلانے شروع کر دیئے۔ کچھ لوگوں کا بیان ہے اس رات فضا میں ایک عجیب قسم کی اداسی رچی ہوئی تھی۔ بعض افراد نے پالتو جانوروں میں بھی ایک خاص قسم کی بے چینی محسوس کی۔ مصطفےٰ نامی ایک ڈاکٹر کا کہنا ہے کہ ''اس روز شام کو میرا پالتو کتا مسلسل بھونک رہا تھا۔ میں مطالعے میں مصروف تھا اور مجھے اس کی آواز سخت پریشان کر رہی تھی۔ میں نے کتے کو بہت ڈانٹا ڈپٹا لیکن خلاف عادت اس نے بھونکنا بند نہیں کیا۔ آخر میں نے ملازم کو حکم دیا اور اس نے بری طرح پیٹ ڈالا۔ بعد میں میں کافی دیر اس واقعہ پر افسوس کرتا رہا۔''

اس وقت رات کے ٹھیک ۱۱ بج کر ۴۰ منٹ ہوئے تھے جب ایک پُر ہول گونج اُٹھی اور زلزلے کے شدید جھٹکوں نے آغادیر شہر میں قیامت برپا کر دی۔ ایک شہری کا کہنا ہے بلا مبالغہ ہمارے قدموں کے نیچے زمین کوئی چار فٹ آگے کی طرف گئی اور پھر واپس آ گئی۔

یہ سارا ڈرامہ کوئی دس سیکنڈ میں ختم ہو گیا اور ہر طرف تباہی و بربادی کے اَن مٹ نقوش چھوڑ گیا۔ آغادیر کے زلزلے کی ایک خاص بات وہ پُر ہیبت آواز ہے جو زلزلے کے دوران سنی گئی۔ لوگوں کا کہنا ہے کہ یوں محسوس ہوا جیسے کوئی وحشی درندہ نہایت پُرغضب ناک انداز میں دھاڑ رہا ہو اور شیر کو پکڑ کر اپنے پنجوں میں جھنجھوڑ رہا ہو۔

زلزلے کے فوراً بعد بجلی کی رو منقطع ہو گئی اور شہر گہری تاریکی میں ڈوب گیا...... اس تاریکی میں نجانے کیسے کیسے ہولناک طوفان چھپے ہوئے تھے۔ ہزاروں لوگ جان کنی کے عالم سے گزر رہے تھے اور ہزاروں ایسے تھے جنہیں اگلے چند منٹوں میں سسک سسک کر دم توڑ دینا تھا۔

شہر کی آبادی کا بہت بڑا حصہ اس وقت سو رہا تھا۔ سونے والوں میں سے کچھ تو ابدی نیند سو گئے تھے اور جو بچ گئے تھے وہ بالکل پاگلوں کے انداز میں ادھر ادھر بھاگ رہے تھے۔ شاید وہ اس واقعہ کو کوئی خواب تصور کر رہے تھے۔ کچھ لوگوں کا خیال تھا کہ نزدیکی صحرا میں کسی ملک نے کوئی ایٹمی دھماکہ کیا ہے جس کے یہ اثرات ظاہر ہوئے ہیں۔

اسلام سے مسلمانوں کے والہانہ لگاؤ کا اظہار اس ایک واقعہ سے ہوتا ہے۔ آغادیر کی ایک مسجد میں زلزلے کے وقت کئی سو مسلمان نماز تراویح ادا کر رہے تھے۔ انتہائی شدید جھٹکوں کے باوجود ان لوگوں نے نماز کی نیت نہیں توڑی اور عبادت میں مشغول رہے۔ مسجد کی چھت گر پڑی اور ۷۵ نمازی شہید ہو گئے۔ صرف چند منٹوں کے اندر آغادیر کا دو تہائی ملیامیٹ ہو گیا اور ہزاروں افراد ہلاک ہو گئے۔ آغادیر کے نواح میں واقع ایک گنجان آباد قصبہ بھی نیست و نابود ہو گیا اور وہاں ۱۵۰۰۰ افراد ہلاک ہوئے۔ آغادیر کی تباہی کے بعد امدادی کاموں کے لیے پہنچنے والی سب سے پہلی جماعت ریڈ کراس سے تعلق رکھتی تھی۔ ان لوگوں نے جب شہر کی تباہی کا عالم دیکھا تو انگشت بدنداں رہ گئے۔ ان کو یہ احساس ہوا کہ امدادی کارروائی کو نہایت وسیع پیمانے پر شروع کرنے کی ضرورت ہے۔ مراکش کی حکومت نے فوری طور پر بیرونی دنیا سے رابطہ قائم کیا اور امدادی جماعتیں آغادیر پہنچنا شروع ہو گئیں۔ برطانیہ نے فوری طور پر ڈاکٹروں کی ایک جماعت آغادیر کو روانہ کر دی۔ فرانسیسی بحریہ کا ایک فضائی اسکواڈرن نزدیکی سمندر میں مشقیں کر رہا تھا۔ فرانسیسی حکومت نے اس اسکواڈرن کو فوراً امدادی کاموں میں شامل ہونے کا حکم دیا۔ مراکش کے شاہ محمد نے اپنی تمام مصروفیات کو ختم کر کے اپنی توجہ امدادی کارروائیوں پر مرکوز کر دی۔ درحقیقت شاہی خاندان نے امدادی کاموں میں جس دردمندی سے حصہ لیا' وہ اپنی مثال آپ ہے۔ شاہ محمد بہ نفس نفیس آغادیر کی گلیوں میں پہنچ گئے اور امدادی کاموں میں ہاتھ بٹایا۔ ولی عہد شہزادہ حسن کو امدادی کارروائیوں کی تنظیم کا فرض سونپا گیا اور شہزادی عائشہ نے زخمیوں کی دیکھ بھال کا شعبہ سنبھال لیا۔ ۳ مارچ کو امریکہ سے فوجی انجینئروں کی ایک جماعت بلڈوزروں اور دوسرے سامان

کے ساتھ آغادیر پہنچ گئی اور امدادی کام پورے زور و شور سے شروع ہوگیا۔ گزرنے والے ہر لمحے کے ساتھ ملبے کے نیچے سے نکلنے والی لاشوں کا اضافہ ہو رہا تھا اور مردہ جسموں کے تعفن کی وجہ سے فضا آلودہ ہوتی جارہی تھی۔ رضا کار دستوں نے گیس ماسک پہن رکھے تھے اور ہاتھوں پر دستانے چڑھائے، گرم دنوں اور انتہائی سرد راتوں میں امدادی کام جاری رکھے ہوئے تھے۔ انسانی رواداری کا ایک عمدہ مظاہرہ دیکھنے میں آرہا تھا۔

دنیا کے مختلف ملکوں کے رضا کار فرد واحد کی طرح مل کر کام کر رہے تھے اور انسانی جانیں بچانے کی تگ و دو میں مصروف تھے۔ ان کے جسم تھکن سے چور تھے، لباس اور چہرے گرد و غبار سے اَٹے ہوئے تھے لیکن وہ بغیر رُکے ملبہ ہٹانے اور زخمیوں کو نکالنے میں مصروف تھے۔ فرانس کے جہاز رباط اور کاسابلانکا سے آنے والے جہازوں کے ساتھ مل کر ہنگامی امداد آغادیر میں پہنچا رہے تھے جبکہ امریکہ اور سپین کے جہاز زخمیوں کو محفوظ مقامات تک لے جارہے تھے۔ شاہ محمد نے اپنے ذاتی طیارے کو بھی زخمیوں کو لانے لے جانے کے کام پر لگا دیا تھا۔ لاشوں کے گلنے سڑنے کی وجہ سے وباؤں کے پھوٹنے کا خطرہ بڑھتا جارہا تھا۔ آخر امدادی کارروائیوں کے نگرانِ اعلیٰ شہزادہ حسن نے فیصلہ کیا کہ ملبہ ہٹانے کے لیے بھاری بلڈوزر استعمال کیے جائیں لیکن دوسری طرف شہزادہ حسن کے کچھ مشیر بلڈوزروں کے استعمال کے حق میں نہیں تھے۔ ان کا خیال تھا اس طرح ملبے میں دبے ہوئے بہت سے لوگوں کی جانیں جا سکتی ہیں۔ بہرحال کافی سوچ و بچار کے بعد فیصلہ کیا گیا کہ زندہ بچنے والوں، زخمیوں اور امدادی کارکنوں کے تحفظ کے لیے بلڈوزروں کا استعمال شروع ناگزیر ہو چکا ہے۔ ۴ مارچ کو امریکن بلڈوزروں کا استعمال شروع کر دیا گیا لیکن اس سلسلے میں یہ احتیاط رکھی گئی کہ ہر بلڈوزر کے ساتھ ایک کھدائی کرنے والی پارٹی کی ڈیوٹی بھی لگائی گئی اس احتیاط کا خاطر خواہ نتیجہ نکلا اور ۸ اور ۱۳ مارچ کے دوران ۲۱ افراد کو ملبے میں سے زندہ نکالا گیا۔ امدادی کارروائیوں کا سلسلہ نہایت تیزی سے جاری تھا، مختلف ممالک کے کوئی ۸۰ جہاز امدادی پروازوں پر مامور تھے۔ ایک وقت ایسا آیا کہ آغادیر ایئرپورٹ پر جہازوں کی ٹریفک جام

ہو کر رہ گئی۔

امدادی کارروائیوں کو منظم طریقے سے عمل میں لانے کے لیے مراکش کی حکومت نے ۴ مارچ کو شہر عام لوگوں سے خالی کرالیا تھا اور پناہ گزینوں کے لیے مضافاتی علاقوں میں، خیموں کی بستیاں آباد کر دی گئی تھیں، شہر کے کھنڈرات پر امریکہ اور فرانس کے جہاز نیچی پروازیں کر کے ڈی ڈی ٹی دوسری جراثیم کش ادویات کا چھڑکاؤ کر رہے تھے پھر وباؤں کے پھوٹنے کا خطرہ موجود تھا آخر غیر ملکی امدادی جماعتوں نے فیصلہ کیا کہ جراثیمی حملے سے بچنے کے لیے شہر کے برباد شدہ حصے پر آتش گیر مادہ پھینک کر آگ لگادی جائے۔ اس مسئلے پر مسلموں اور غیر مسلموں میں اختلاف پیدا ہوگیا مسلمانوں کے نزدیک شہر کو آگ لگانا ایک طرح سے اپنے ہاتھوں مسلمان بھائیوں کی لاشوں کو جلانا تھا اسلامی نقطہ نظر سے یہ بات درست نہیں تھی۔ ابھی اس مسئلے پر بحث جاری تھی کہ کھدائی کرنے والی ایک جماعت کے فرد نے اطلاع دی کہ اسے ایک جگہ ملبے کے نیچے کچھ مدھم آواز سنائی دے رہی ہیں۔ زلزلے کے تقریباً چودہ دن گزر چکے تھے اور یہ بات ممکن دکھائی نہیں دیتی تھی کہ تاحال کوئی ملبے کے نیچے زندہ سلامت موجود ہوگا۔ بہرحال جب اس جگہ پر کھدائی کی گی تو نیچے سے پورا ایک خاندان زندہ حالت میں مل گیا۔ یہ لوگ بھوک اور پیاس کی شدت سے قریب المرگ تھے۔ کل افراد کی تعداد سات تھی جن میں سے ایک عورت زلزلے کے فوراً بعد ہلاک ہوگئی تھی۔ ایک نوجوان لڑکا شدید زخمی حالت میں تھا۔ اہل خانہ نے بتایا کہ اس لڑکے نے کل رات دیوار سے ٹکریں مار کر اپنا سر لہولہان کر لیا تھا۔ دراصل کچھ گھنٹے پیشتر اس حصہ کی کھدائی شروع ہوئی تو ہماری ڈوبتی امیدوں کو سہارا ملا بعد میں یہ کھدائی بند ہوگئی اور امدادی کارکن یہاں سے چلے گئے۔ یہ نوجوان ہم میں سب سے زیادہ باہمت تھا اور ہمیں سہارا دیتا تھا لیکن کھدائی بند ہونے سے اس پر پاگل پن کا دورہ پڑ گیا...... بعد میں سخت جدوجہد سے ڈاکٹروں نے اس نوجوان کی زندگی بھی بچالی۔ اس واقعہ کے بعد شہر کے کھنڈرات کو آگ لگانے کا فیصلہ بدل دیا گیا اور امدادی کارروائیوں کو سابقہ رفتار سے جاری رکھا گیا...... آج اس واقعہ کو ۲۳ سال ہو گئے ہیں۔ انسانی

جدوجہد کے ناقابل تسخیر جذبے سے زلزلے والے آغادیر کی جگہ ایک اور آغادیر کھڑا کر دیا گیا جو پہلے سے زیادہ خوشنما اور آباد ہے۔ خدا کرے کہ اس کو کسی ''۲۹ فروری'' کی نظر نہ لگے۔

طیاروں کا خوفناک تصادم

یہ ۲۷ مارچ ۱۹۷۷ء کا ذکر ہے جزائر کیناری کے جزیرے ٹینے رف کا سانتا کروز کے ہوائی اڈے پر آنے جانے والے طیاروں کا خاصا رَش تھا۔ وہ اتوار کا دن تھا اور اس روز عموماً ایسا ہی ہوتا تھا لیکن اس روز کا قابلِ ذکر واقعہ یہ تھا کہ کچھ گھنٹے پہلے جزائر کیناری کی تحریکِ آزادی کے دہشت پسندوں نے قریبی جزیرے گران کناریا کے ایئرپورٹ لاس پالماس پر بم کا دھماکہ کیا تھا۔ اس وجہ سے لاس پالماس کے ہوائی اڈے پر اُترنے والے تمام طیاروں کا رُخ سانتا کروز کی طرف موڑ دیا گیا تھا۔ ایسی ہی پروازوں میں وہ دو بوئنگ جمبو جٹ بھی شامل تھے جو تھوڑی دیر بعد تاریخ کے بدترین فضائی حادثے کا شکار ہونے والے تھے۔ ان میں سے ایک طیارہ ڈچ کے ایل ایم ۴۸۰۵ تھا جو ایمسٹرڈم سے آیا تھا اور دوسرا پان امریکن ۱۸۳۷ تھا جو لاس اینجلز اور نیویارک سے چلا تھا۔

اس دن نزدیکی سمندر سے اٹھنے والی دھند معمول سے بہت زیادہ تھی اور اس نے ہوائی اڈے کو پوری طرح ڈھانپ رکھا تھا۔ سہ پہر کے بعد سے ہوائی اڈے پر طیاروں کی تعداد کافی بڑھ چکی تھی اور ساڑھے چار بجے گیارہ طیارے ہوائی اڈے پر موجود تھے۔ ان طیاروں میں کچھ تعداد ایسے طیاروں کی بھی تھی جو پرواز کے احکامات کے لیے بالکل تیار کھڑے تھے اور فقط رَن وے خالی ہونے کا انتظار کر رہے تھے۔

طیاروں کی اس غیر متوقع اور غیر معمولی آمدورفت سے نمٹنے کے لیے اس وقت ٹرمنل

کی عمارت سے ملحقہ کنٹرول ٹاور پر صرف تین ٹریفک کنٹرولر موجود تھے۔ یہ کنٹرولرز بے حد پریشان دکھائی دے رہے تھے۔ ان کا سب سے بڑا مسئلہ دھند کا تھا جو ہر لحظہ بڑھتی جا رہی تھی۔ ایک دوسرا مسئلہ یہ پیدا ہو گیا تھا کہ ہوائی اڈے کی تین ریڈیو لائنوں میں سے صرف ایک لائن کام کر رہی تھی اور جتنے بھی پائلٹ پرواز کے لیے اجازت ملنے کے منتظر تھے' ان سب کو وہی ایک لائن استعمال کرنی پڑ رہی تھی اور جتنے بھی پائلٹ پرواز کے لیے اجازت ملنے کے منتظر تھے ان سب کو وہی ایک لائن استعمال کرنی پڑ رہی تھی۔ قصہ مختصر تاریخ کے اس المناک حادثے کے لیے تمام حالات و اسباب مہیا ہو چکے تھے۔

پان امریکن فلائٹ ۱۷۳۶ کے ۳۷۰ مسافر بے حد بے چین دکھائی دے رہے تھے۔ اکثر مسافر چھٹیاں گزارنے کے لیے لاس پالماس جا رہے تھے۔ ان کو جہاز میں بیٹھے ہوئے دو گھنٹے ہو گئے تھے لیکن ابھی تک جہاز کے پرواز کرنے کے کوئی آثار نظر نہیں آ رہے تھے۔ کے ایل ایم فلائٹ کے ۲۲۹ ڈچ مسافر بھی بے حد مضطرب تھے۔ ان کو بھی لاس پالماس میں اترنا تھا لیکن ان کے اترنے سے پیشتر وان زن ٹن ایک خوبرو اور ہردلعزیز شخصیت تھا۔ وہ ہوائی کمپنی کے اشتہاراتی شعبے سے ترقی کرتا ہوا پائلٹ کے عہدے تک پہنچا تھا۔ وہ عرصہ ۲۷ سال سے کے ایل ایم کے پائلٹ کی حیثیت سے فرائض انجام دے رہا تھا اور اس جہاز کے تین سب سے تجربہ کار ہوا بازوں میں سے ایک تھا۔ پائلٹ نے فیصلہ کیا تھا کہ وہ سانتا کروز کے ہوائی اڈے پر ہی طیارے میں تیل بھروا لے۔ اسے پتا تھا کہ لاس پالماس کے ہوائی اڈے پر تیل بھروانے والے طیاروں کی بہت لمبی قطار ہو گی اور وہ اس تکلیف دہ انتظار سے بچنا چاہتا تھا۔ اس کے حکم کے مطابق اب طیارے میں تیل بھرا جا رہا تھا اور یہ وہی تیل تھا جس نے ابھی کچھ دیر بعد طیارے کو جلا کر راکھ کر دینا تھا۔

دوسری طرف پان امریکن طیارے کے کپتان وکٹر گریز تھا۔ اس کی عمر ۵۶ سال تھی اور وہ دوسری جنگِ عظیم میں بھی خدمات سرانجام دے چکا تھا۔ طیاروں کی قطار میں ان کا طیارہ کے ایل ایم کے پیچھے تھا۔ کے ایل ایم تیل بھروا رہا تھا اور وہ اس طرح کھڑا تھا کہ کیپٹن گریز اپنے

طیارے کو آگے نہیں لے جا سکتا تھا۔ عملے نے اپنے مسافروں کو بوریت سے بچانے کے لیے انہیں دعوت دی کہ وہ چھوٹے چھوٹے گروپوں میں آئیں اور جہاز کا کاک پٹ دیکھیں۔ دھند اب مزید گہری ہو گئی تھی اور دیکھنے کی حد ۵۰۰ میٹر تک رہ گئی تھی۔ بہرحال یہ حد ایسی تھی کہ جہازوں کو پرواز کرنے کی اجازت مل سکتی تھی اور دونوں جہازوں کے مسافر اس خیال سے بے حد پریشان تھے کہ کہیں ایسا نہ ہو کہ انہیں رات یہیں ایئر پورٹ پر گزارنی پڑے۔

سانتا کروز کا رن وے تقریباً پونے چار کلومیٹر لمبا ہے اور سطح سمندر سے اس کی اونچائی ۶۰۰ میٹر کے قریب ہے۔ اس رن وے کے دونوں سرے آپس میں جڑے ہوتے ہیں اور اس کے علاوہ بھی چار جگہوں سے یہ ایک دوسرے سے مربوط ہیں۔ یہ بغلی راستے جو دونوں رن ویز کو آپس میں ملاتے ہیں' ان کے لیے سلپ وے کی اصطلاح استعمال ہوتی ہے۔

اس وقت شام کے پانچ بجنے میں چند منٹ باقی تھے جب پان امریکن اور کے ایل ایم کے کپتانوں نے اطمینان کا سانس لیا۔ کنٹرول ٹاور سے دونوں کپتانوں کو پرواز کے لیے تیار رہنے کا حکم مل چکا تھا۔ متوازی رن وے پر رش ہونے کی وجہ سے دونوں پائلٹوں کو حکم ملا کہ وہ اپنے جہازوں کو اصل رن وے پر لے آئیں۔ کے ایل ایم اور پان امریکن دونوں جمبو جٹ آہستہ رفتار سے چلتے ہوئے ایک ساتھ ہی رن وے کے مشرقی سرے پر پہنچے۔ تب کنٹرول ٹاور سے دونوں کپتانوں کو کہا گیا کہ وہ جہازوں کو رن وے کی مغرب کی طرف ٹیک آف پوائنٹ تک لے جائیں۔ دونوں جہازوں نے ایسا ہی کیا۔ کے ایل ایم کا طیارہ آگے اور پان امریکن طیارہ پیچھے تھا۔ دونوں جہازوں کی یہ ساری نقل و حرکت کنٹرول ٹاور پر بیٹھے ہوئے تین افسران کی نگاہوں سے اوجھل تھی۔ گہری ہوتی ہوئی دھند نے ایئر پورٹ کو تقریباً ڈھانپ رکھا تھا چونکہ سانتا کروز ایئر پورٹ پر زمینی راڈار سسٹم نہیں ہے اس لیے کنٹرولرز آہستہ آہستہ حرکت کرتے ہوئے جہازوں کے صحیح مقام سے بے خبر تھے۔ کنٹرولرز کا سارا انحصار اس ایک ریڈیو لائن پر تھا جو پہلے ہی بہت معروف تھی اور جس پر مختلف پائلٹوں اور زمینی عملے کی آوازوں نے یلغار کر رکھی تھی۔ حادثے کے

بعد جو تحقیقات عمل میں آئیں ان میں کنٹرول ٹاور اور دونوں جہازوں کے کپتانوں کے مابین گفتگو کے ریکارڈ کو خاص اہمیت حاصل تھی۔ اس ریکارڈنگ کے مطابق تقریباً پانچ بجے کنٹرول ٹاور سے یہ پیغام نشر کیا گیا ''ہیلو...... کے ایل ایم فلائٹ ۴۸۰۵ کے ایل ایم فلائٹ ۴۸۰۵ جہاز کو چلاتے ہوئے رَن وے کے آخر تک لے جاؤں وہاں سے واپسی کے راستے پر آؤ۔ کپتان وان ٹن کے عظیم الجثہ جمبوجٹ میں حرکت پیدا ہوئی اور وہ آہستہ آہستہ رَن وے کے اس سرے کی طرف بڑھا۔ جہاں سے اسے واپس مڑنا تھا اور پھر پوری رفتار سے جہاز کو دوڑاتے ہوئے پرواز کر جانا تھا۔ دوسری طرف کیپٹن گریز کو ہدایت موصول ہوئیں۔ ''پان امریکن ۱۷۳۶ جہاز کو چلاتے ہوئے بائیں طرف سلپ وے ''بغلی سڑک'' میں لے جاؤ اور رَن وے کو خالی کردو۔'' کے ایم ایل کے کپتان وان زن ٹن نے اپنا چکر مکمل کیا اور اپنے جہاز کو رَن وے کے سرے پر لا کھڑا کیا اس کے سامنے پونے چار کلومیٹر لمبا رَن وے تھا رَن وے کے زیادہ تر حصہ کو دھند نے ڈھانپ رکھا تھا اور اس دھند کے اندر چھپا ہوا پان امریکن جمبوجٹ آہستہ آہستہ ۴ نمبر بغلی راستے کی طرف بڑھ رہا تھا۔ یہی وہ وقت تھا جب کے ایم ایل کے معاون پائلٹ نے کنٹرول ٹاور کے لیے یہ پیغام نشر کیا ''کے ایل ایم ۴۸۰۵ اب ٹیک آف کے لیے بالکل تیار ہے اور کلیئرنس ملنے کا انتظار کر رہا ہے۔'' ٹاور سے جواب آیا ''او کے۔ اپنی جگہ کھڑے رہو۔ ابھی تمہیں دوبارہ کال کی جاتی ہے۔'' ٹاور کی طرف سے اب پان امریکن جمبوجٹ سے پوچھا گیا ''کیا تم نے رَن وے خالی کر دیا ہے؟'' پان امریکن نے جواب دیا کہ نہیں ابھی اس نے رَن وے خالی نہیں کیا۔ ٹاور نے پان امریکن کے معاون پائلٹ کو ہدایت کی کہ جونہی وہ رَن وے کو خالی کرے فوراً ٹاور کو اطلاع دے...... لیکن قسمت کا لکھا کون ٹال سکتا ہے۔ اس کے چند لمحے بعد ہی کلیئرنس کا انتظار کیے بغیر کے ایل ایم جمبوجٹ اپنی جگہ سے چل پڑا۔

جمبوجٹ کا وزن ۲۴۰ ٹن ہوتا ہے۔ اس کی لمبائی ۷۰ میٹر اور پروں کی چوڑائی تقریباً ساڑھے ۵۹ میٹر ہوتی ہے۔ زمین سے اس کی دم کی اونچائی سات منزلہ بلڈنگ کی بلندی سے کم

نہیں ہوتی۔ اتوار کی اس خونی شام کو پانچ بج کر سات منٹ پر ایسے ہی دو دیوہیکل جہاز مسافروں سے بھرے ہوئے ایک دوسرے کی طرف بڑھ رہے تھے۔ ایک ہلکی رفتار سے اور دوسرا ۲۴۲۱ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے پان امریکن کا معاون پائلٹ رابرٹ وہ پہلا شخص تھا جس نے تیزی سے بڑھتے ہوئے ڈچ جمبوجٹ کو دیکھا۔ اس کا کہنا ہے ''میں نے دھند میں اپنے سامنے کچھ روشنیاں دیکھیں پہلے تو میں نے یہ سمجھا کہ یہ کے ایم ایل کا طیارہ ہے جو رَن وے کے سرے پر کھڑا ہے لیکن فوراً بعد میں میں نے یہ محسوس کیا کہ روشنیاں خوفناک رفتار سے ہماری طرف بڑھ رہی ہیں۔ کے ایل ایم کو اپنی طرف بڑھتا دیکھ کر رابرٹ ریڈیو پر چلایا ''ہٹ جاؤ' ہٹ جاؤ! کیپٹن گریز نے چیخ کر کہا ''ہم رَن وے پر ہیں' ہم رَن وے پر ہیں۔''

دوسری طرف کے ایل ایم کا کپتان وان زن ٹن بھی اپنی موت کو پان امریکن کے روپ میں سامنے دیکھ چکا تھا۔ دہشت میں پھٹی ہوئی اس کی آخری آواز یہ تھی ''اوہ میرے خدا یہ کیا ہوگیا' یہ تو سامنے سے جہاز آ رہا ہے۔'' کپتان گریز نے آخری وقت پر جہاز کو ۲۰ ڈگری کے زاویے پر موڑتے ہوئے ٹکراؤ سے بچنے کی کوشش کی لیکن اب وقت گزر چکا تھا' کے ایل ایم کی رفتار اس قدر تیز تھی کہ بچاؤ کی کوئی صورت باقی نہیں رہی تھی۔ کیپٹن وان زان ٹن نے آخری کوشش کے طور پر اپنے جہاز کو فضا میں اُٹھانے کی کوشش کی۔ اس کا ثبوت رَن وے پر کھچی ہوئی اس گہری لائن سے ملتا ہے جو کے ایل ایم کی دم رن وے سے رگڑنے کی وجہ سے بنی تھی۔ اس کی یہ آخری کوشش ناکام ہوگئی اور زمین سے اُٹھنے کے دو سیکنڈ بعد ہی کے ایل ایم ۲۵۸ کلومیٹر کی رفتار سے پان امریکن سے جا ٹکرایا۔ کے ایل ایم کے سامنے والے حصے نے پہلے پان امریکن کے کاک پٹ کی چھت اڑائی پھر درجہ اول کے اوپری حصے کو ادھیڑتا ہوا لے گیا۔ اس کے بعد پروں کے نیچے انجن کی دیوہیکل مشین امریکن جہاز سے ٹکرائی۔ زیادہ تر مسافر اس خوفناک تصادم کے پہلے سیکنڈ میں ہی جاں بحق ہوگئے اس ٹکراؤ کے بعد دونوں جہاز خوفناک گڑگڑاہٹ کے ساتھ سینکڑوں میٹر تک لڑھکتے چلے گئے۔ کے ایل ایم کا طیارہ ہزاروں ٹکڑوں میں تقسیم ہوگیا اور اس پر سوار افراد میں سے

ایک بھی زندہ نہ بچ سکا۔ پان امریکن جہاز میں جو لوگ زندہ بچے یہ وہ تھے جو جہاز کے بائیں سمت میں بیٹھے ہوئے تھے۔ کنٹرول ٹاور پر بیٹھے ہوئے اہلکار موت اور دہشت کے اس خونی ڈرامے سے قطعی بے خبر تھے جو ان کے کچھ فاصلے پر رونما ہو چکا تھا۔ سپین کا ایک جہاز سانتا کروز کے ہوائی اڈے پر محو پرواز تھا اس نے کنٹرول ٹاور سے اُترنے کی اجازت مانگی۔ کنٹرول ٹاور کی طرف سے ایک افسر نے بڑی درشتگی سے جواب دیا ''تم ذرا صبر سے کام لو میں ابھی کے ایل ایم سے رابطہ قائم کرنے کی کوشش کر رہا ہوں لیکن اس افسر کو یہ علم نہیں تھا کہ کے ایل ایم ۴۸۰۵ نام کا طیارہ لوہے کے ٹکڑوں میں تبدیل ہو چکا تھا۔

کچھ دیر بعد اچانک ہوا کے ایک تیز جھونکے سے دھند کے درمیان کچھ خلا پیدا ہوا۔ تب ٹاور پر موجود افسروں نے دیکھا کہ دور رَن وے پر ایک بوئنگ جل رہا ہے پھر اس کے بعد ریڈیو لائن پر مختلف قسم کے شور کی آوازیں سنائی دینے لگیں۔

اوہ...... وہ ایک جمبو جٹ آگ کے شعلوں میں گھرا ہوا نظر آ رہا ہے۔ نہیں وہ ایک نہیں دو جمبو جٹ ہیں...... پان امریکن سے رابطہ قائم کرنے کی کوشش کرو۔ ہیلو کنٹرول ٹاور...... ہیلو کنٹرول ٹاور کیا تم رَن وے پر آگ لگی ہوئی دیکھ رہے ہو؟ فائر بریگیڈ کو بلاؤ' فائر بریگیڈ کو بلاؤ۔''

یہ اور ایسی ہی بے شمار آوازیں تھیں جو ریڈیو لائن پر اس وقت کی صورتحال کا منظر پیش کر رہی تھیں۔ ایک چھوٹی سی امدادی ٹیم فوراً جائے حادثہ پر پہنچی۔ لیکن وہاں اب ان کے کرنے کے لیے کچھ باقی نہیں بچا تھا۔ کے ایل ایم جمبو نا قابلِ شناخت ٹکڑوں میں بٹا ہوا تھا اور پان امریکن آگ کے ایک بہت بڑے الاؤ کی صورت میں نظر آ رہا تھا۔ جو لوگ بھی زندہ بچے تھے وہ وہی تھے جنہوں نے حادثے کے بعد پہلے دو منٹ کے اندر اندر خو کو بچانے کی کوشش کی تھی۔ اس حادثے کی شاہد نیو ہیمشائر کی ۳۵ سالہ ڈورتھی کلے ہے۔ ڈورتھی کلے پان امریکن میں سفر کر رہی تھی۔ اس نے کہا ''حادثے کے وقت ہر چیز تہ و بالا ہو گئی تھی یوں لگ رہا تھا جیسے میں تنکے کی طرح ہواؤں میں اُڑ رہی ہوں۔ جب میرے اوسان بحال ہوئے تو میں نے محسوس کیا کہ میرے سر پر کھلا آسمان ہے

لیکن میں ابھی تک جہاز ہی کے ایک ٹوٹے ہوئے حصے کے اندر تھی۔ میں اپنی جگہ سے نکل کر بھاگی' چھ سات میٹر دور جانے کے بعد میں نے مڑ کر آگ کے شعلوں میں گھرے ہوئے اپنے جہاز کی طرف دیکھا۔ جہاز میں دھماکے ہو رہے تھے' ان دھماکوں کے درمیان میں نے سنا کہ لوگ مدد کے لیے چیخ و پکار کر رہے تھے۔ تب میں واپس جہاز کی طرف دوڑی۔ میں نے دیکھا کہ جہاز کا کپتان اپنی جگہ پر دو زانو بیٹھا تھا۔ وہ بالکل بے حس و حرکت تھا۔ شاید اس کی ٹانگیں ٹوٹ گئی تھیں۔ میں نے کپتان کے بازوؤں کے نیچے ہاتھ ڈالا اور اسے گھسیٹتی ہوئی اور دھکیلتی ہوئی جہاز سے دور لے گئی اور پھر اسے رن وے پر ڈال دیا۔ مسز کلے نے بتایا کہ وہ منظر ایسا نہیں تھا کہ جس کو ایک بار دیکھنے کے بعد فراموش کیا جا سکے۔ اس نے کہا کہ زخمی اور مرنے والے لوگوں کے کٹے ہوئے اعضاء چاروں طرف بکھرے ہوئے تھے اور آگ میں زندہ جلتے ہوئے بچوں اور عورتوں کی دلخراش چیخیں ایسی تھیں جو کبھی بھلائے نہ بھولیں گی۔ بچنے والے کچھ تو ایسے لوگ تھے جنہوں نے جلتے ہوئے جہاز میں سے چھلانگیں لگائی تھیں اور کچھ لوگوں کو جہاز میں ہونے والے دھماکوں نے خود بخود رَن وے پر لا پھینکا تھا۔ زیادہ تر لوگ اپنی سیٹوں پر پیٹیاں باندھے ہوئے بیٹھے تھے۔ یکے بعد دیگرے ہونے والے دھماکوں نے ان کے ذہن کو مفلوج کر دیا۔ انہوں نے اپنے آپ کو بچانے کی کوئی فوری کوشش نہیں کی جس کے نتیجے میں وہ آناً فاناً شعلوں کی نذر ہو گئے۔ کچھ لوگ ایسے بھی تھے جن کے جسم کو جب آگ لگی تو وہ چیختے چلاتے ہوئے بھاگے لیکن اس وقت ایسا کون تھا جو ان کے بچاؤ کا سامان کرتا۔ پان امریکن جمبو جٹ پر عملے کے ۱۶ ارکان سمیت ۳۸۶ مسافر سوار تھے۔ ان میں سے صرف ۱۴۸ افراد اپنی جانیں بچا سکے۔ ۳۰۰ سے زیادہ افراد تو موقع پر ہی جاں بحق ہو گئے تھے جبکہ ۱۲۸ افراد نے بعد میں دم توڑا۔

مسز کلے جب کپتان کو محفوظ مقام تک پہنچا چکی تو دوبارہ جہاز کی پلٹی لیکن اس وقت جہاز پر سب سے خوفناک دھماکہ ہوا اور پورا جہاز شعلوں کی لپیٹ میں آ گیا۔ مسز کلے اپنی جان کی پرواہ کیے بغیر بار بار جہاز کے قریب گئی اور زخمی افراد کو کھینچ کھینچ کر اور سہارے دے دے کر محفوظ

مقام تک لائی۔ اس کا ایک بازو بری طرح زخمی تھا' اس کا چہرہ جھلسا ہوا تھا لیکن اس نے ہمت نہیں ہاری اور آخری وقت تک انسانی جانیں بچانے کی تگ و دو میں مصروف رہی۔ وہ اس وقت تک دیوانہ وار بھاگ دوڑ کرتی رہی جب تک اس نے یہ محسوس نہیں کر لیا کہ اب جہاز کے اندر کسی شخص کے زندہ رہنے کا کوئی امکان نہیں رہا۔ بعد میں مسز کلے کو اس کی جرات مندی کے اعتراف کے طور پر بہادری کا تمغہ دیا گیا۔

......اور یوں بم کے دھماکے سے شروع ہونے والی کہانی مختلف واقعات اور اسباب کے راستے پر چلتی ہوئی ۵۸۲ افراد کی المناک موت پر اختتام پذیر ہوئی۔

ہوابازی کا تاریخی واقعہ

اس وقت رات کے تقریباً ڈھائی بجے تھے' شمالی فرانس کے قصبے ''بیوویس'' میں لوگ گہری نیند سو رہے تھے۔ اچانک ایک غیر مانوس قسم کی گڑگڑاہٹ سنائی دی۔ کچھ لوگوں نے اپنے کمروں کی کھڑکیوں میں سے سر نکال کر باہر جھانکا۔ انہیں ایک عجیب ساخت کا دیوہیکل ہوائی جہاز فضا میں تیرتا ہوا نظر آیا۔ جہاز کی رفتار کافی حد تک سست تھی اور وہ خطرناک طور پر ہچکولے کھا رہا تھا۔ کبھی کبھی جہاز کا سامنے والا حصہ زمین کی طرف جھکا ہوا محسوس ہوتا اور یوں دکھائی دیتا جیسے جہاز غوطہ لگانے کی کوشش کر رہا ہو۔ جہاز زمین سے خطرناک طور پر قریب تھا اور اس کی بلندی ۶۰ میٹر سے زیادہ نہیں تھی۔ دیکھتے ہی دیکھتے جہاز نواحی جنگل کے اوپر سے پرواز کرتا ہوا نگاہوں سے اوجھل ہو گیا اور لوگ اس جہاز میں بیٹھے مسافروں کے انجام کے بارے میں سوچنے لگے۔

۵ اکتوبر ۱۹۳۰ء کی اس شب کو فرانس کے قصبے کے اوپر سے گزرنے والا وہ جہاز ''R101'' تھا۔ یہ دیوہیکل جہاز برطانیہ نے حال ہی میں تیار کیا تھا۔ یہ وہ دور تھا جب جہازوں میں پرواز کے لیے انجنوں کے ساتھ ہائیڈروجن گیس کی طاقت بھی استعمال کی جاتی تھی۔ ان دنوں جہازوں میں بہت کم مسافروں کے بیٹھنے کی گنجائش ہوتی تھی۔ زیادہ تر جہاز بیس پچیس مسافروں کو لے کر پرواز کرتے تھے لیکن اس جہاز میں نسبتاً زیادہ مسافروں کے لیے گنجائش رکھی گئی تھی۔ اس جہاز کو ایک عمارت کی طرح آراستہ کیا گیا تھا۔ جہاز میں دو منزلیں تھیں' اوپر کی منزل میں دونوں طرف قطاروں میں کیبن بنے ہوئے تھے۔ نچلی منزل پر ۱۸x۱۰ میٹر کا ایک وسیع لاؤنج

تھا۔ یہ لاؤنج میز کرسیوں اور آرائش کے دوسرے سامان سے مزین تھا' چھت کو سہارا دینے والے ستونوں کے ساتھ خوبصورت پھولوں والی بیلیں چڑھائی گئی تھیں۔ لاؤنج کے ساتھ ایک گیلری تھی' گیلری کے ساتھ بہت بڑی بڑی کھڑکیاں تھیں جن سے باہر کا نظارہ کیا جا سکتا تھا۔ اس کے علاوہ نچلی منزل پر ایک وسیع ڈائننگ ہال' ایک سگریٹ نوشی کا کمرہ چند باورچی خانے اور سیڑھیوں کا ایک سلسلہ بھی تھا جو کہ نیچے کنٹرول روم تک جاتا تھا۔ غرض یہ جہاز بناوٹ کے لحاظ سے آج کل کے جہازوں سے یکسر مختلف تھا۔ دراصل اس قسم کے جہاز کا تصور سب سے پہلے ''وکرز جہاز ساز کمپنی'' نے برطانیہ کی کنزرویٹو حکومت کو پیش کیا تھا' لیکن اس سے پہلے کہ اس منصوبے پر کچھ پیش رفت ہو سکتی' ۱۹۲۴ء میں کنزرویٹو پارٹی کی جگہ لیبر پارٹی برسر اقتدار آ گئی جب لیبر پارٹی کے سامنے یہ منصوبہ پیش کیا گیا تو اس نے اس منصوبے کو بھی خالص سیاسی نقطہ نظر سے دیکھا۔ لیبر حکومت نے جہاز ساز کمپنی کو جہاز بنانے کی اجازت تو دے دی لیکن ساتھ یہ بھی فیصلہ کیا کہ اس قسم کے جہاز ایک کے بجائے دو بنائے جائیں گے دوسرا جہاز حکومت خود تیار کروائے گی۔ مکمل ہونے پر دونوں جہازوں کی آزمائش کی جائے گی اور جو جہاز ڈیزائن اور کارکردگی کے لحاظ سے بہتر ثابت ہوگا اس کو استعمال میں لایا جائے گا۔ اس فیصلے کے بعد دونوں کمپنیوں نے زور شور سے جہاز بنانے کی تیاریاں شروع کر دیں جو جہاز وکرز کمپنی تیار کر رہی تھی اس کا ڈیزائنر معروف انجینئر بارنس ویلیس تھا اور اس جہاز کو R100 کا نام دیا گیا تھا۔ حکومت کی زیر سرپرستی بننے والے جہاز کا نام R101 تھا اور اس کا چیف ڈیزائنر لیفٹیننٹ کرنل وکٹر تھا۔

دراصل جہاز سازی کا یہ مقابلہ سرمایہ داری اور سوشلزم کے درمیان ایک جنگ کی صورت اختیار کر گیا تھا۔ دونوں ٹیمیں اپنا پورا زور لگا رہی تھیں کہ وہ بہتر جہاز منظر عام پر لائیں۔ ۱۹۲۵ء میں دونوں جہازوں کے ڈیزائن تیار ہو گئے اور وہ آہستہ آہستہ تکمیل کے مراحل طے کرنے لگے۔ لیبر حکومت کے محکمہ ہوابازی کی وزارت نے فیصلہ کیا کہ وہ اپنے جہاز میں پٹرول سے چلنے والے انجن کی بجائے ڈیزل انجن لگائیں گے۔ ان کا خیال تھا کہ پٹرول انجن ان کے جہاز کے

لیے خطرناک ثابت ہو سکتا ہے۔ کچھ لوگوں نے اعتراض بھی کیا لیکن حکام بالا نے اپنا فیصلہ برقرار رکھا اور R101 میں آٹھ سلنڈروں والے ڈیزل انجن لگا دیئے گئے۔ یہ انجن R100 کے انجنوں سے تقریباً دُگنا بھاری تھے اور کارکردگی میں بھی کم تھے۔ جہاز بناتے وقت اس پر بے دریغ میٹریل صرف کیا گیا اور اس بات کا بالکل دھیان نہیں دیا گیا کہ سجاوٹ اور خوبصورتی کے چکر میں جہاز کا وزن ضرورت سے زیادہ ہو جائے گا۔ اس بات کا احساس اس وقت ہوا جب R101 کو پہلی آزمائشی پرواز پر لایا گیا۔ آزمائش کے دوران پتا چلا کہ جہاز میں زمین سے اُٹھنے کی طاقت بہت کم ہے۔ اس طاقت کو بڑھانے کے لیے جہاز میں بہت سا غیر ضروری سامان اور آرائش کی چیزیں ہٹا لی گئیں۔ اس کے باوجود جہاز کی استعداد میں خاطر خواہ اضافہ نہیں ہوا۔ آزمائشی پروازوں کے دوران اور بھی بہت سی تکنیکی خامیاں سامنے آئیں۔ یوں لگتا ہے کہ جیسے دونوں جہازوں کے ڈیزائنر حضرات اس معاملے کو اپنی عزت اور انا کا مسئلہ بنا چکے تھے' دونوں جہاز تقریباً پانچ سال تک تکمیل کے مراحل سے گزرتے رہے لیکن اس عرصہ میں دونوں ڈیزائنرز میں سے ایک نے بھی کسی دوسرے ماہر سے مشورہ لینے کی ضرورت محسوس نہیں کی اور آخر کار ایک طویل خاموشی کے بعد ۱۹۳۰ء میں R101 کے تیار ہونے کا اعلان کر دیا گیا یہاں ایک واقعہ کا ذکر دلچسپی سے خالی نہ ہوگا۔ جون ۱۹۳۰ء میں R101 نے ہینڈون کے شہر میں ہونے والی ایک بہت بڑی نمائش میں پرواز کا مظاہرہ کیا۔ ۱۰۰۰۰۰ سے زائد افراد مظاہرہ دیکھنے کے لیے موجود تھے۔ انہوں نے دیکھا کہ تقریباً دو سو میٹر لمبا اور پانچ لاکھ کیوبک فٹ ہائیڈروجن گیس سے بھرا ہوا دنیا کا عظیم ترین ہوائی جہاز آہستہ آہستہ فضا میں بلند ہوا اور ان کے سروں پر پرواز کرنے لگا۔ پرواز کے دوران اچانک جہاز کو ایک جھٹکا لگا اور وہ غوطہ کھا کر تیزی سے زمین کی طرف آیا۔ لوگوں نے اس شاندار کرتب پر دل کھول کر داد دی۔ ابھی یہ کرتب مکمل بھی نہیں ہوا تھا کہ جہاز نے غوطے کے دوران ایک اور غوطہ کھایا اس دفعہ تو دیوہیکل جہاز لوگوں کے سروں پر ڈیڑھ سو میٹر کی بلندی تک آ گیا۔ لوگ تعریف و توصیف کے ڈونگرے برسا رہے تھے لیکن وہ نہیں جانتے تھے کہ وہ کس قدر خطرے میں ہیں۔

ان تمام کرتبوں کے لیے پہلے سے کوئی منصوبہ بندی نہیں کی گئی تھی۔ دراصل جہاز بار بار کنٹرول سے باہر ہو رہا تھا اور پائلٹ اسے گرنے سے بچانے کی کوشش کر رہا تھا۔ خدا خدا کر کے یہ نمائشی پرواز ختم ہوئی اور جہاز زمین پر واپس آیا۔ بعد میں جہاز کے معائنے کے دوران پتا چلا کہ جہاز میں موجود ہائیڈروجن گیس کے تھیلوں میں ۶۰ کے قریب سوراخ ہو چکے تھے اور جگہ جگہ سے گیس خارج ہو رہی تھی۔ یہ منظر دیکھتے ہوئے فضائیہ کے ایک تجربہ کار انسپکٹر نے کہا تھا جب تک جہاز کے تمام نظام کو دوبارہ مکمل طور پر جانچا پرکھا نہیں جاتا میں پرواز کے موجودہ اجازت نامے میں توسیع کرنے کے حق میں نہیں ہوں لیکن حکام بالا نے اس تنبیہ کو کوئی اہمیت نہیں دی۔ دراصل بات یہ تھی کہ اب دونوں جہاز مکمل ہو چکے تھے اور ان کی سب سے کڑی آزمائش کے آخری مرحلے کے طور پر دونوں جہازوں کو ایک ایک طویل سفر درکار تھا۔ پرائیویٹ طور پر تیار ہونے والے جہاز کو اپنی پہلی پرواز پر کینیڈا جانا تھا اور وہاں سے واپس آنا تھا۔ دوسری R101 کو ہندوستان جانا تھا اور وہاں سے واپس آنا تھا۔

R100 اپنی طے شدہ تاریخ کے مطابق ۲۹ جولائی ۱۹۳۰ء کو کینیڈا کے لیے روانہ ہوا یہ جہاز بناوٹ اور خوبصورتی میں کسی حد تک R101 سے مات کھاتا تھا لیکن پرواز کے لحاظ سے یہ R101 سے زیادہ محفوظ تھا۔ اس جہاز نے کینیڈا اور کینیڈا سے واپسی کا سفر بخیر و خوبی طے کر لیا۔ اب سرکاری جہاز R101 کی باری تھی۔ کچھ سمجھدار لوگ جہاز کے طے شدہ پروگرام کی سخت مخالفت کر رہے تھے لیکن ایک آدمی ایسا بھی تھا جو کسی مخالفت کو خاطر میں نہیں لا رہا تھا۔ وہ ہر قیمت پر جہاز کو مقررہ وقت پر اُڑانے کے حق میں تھا اور وہ شخص تھا محکمہ ہوابازی کا وزیر مسٹر لارڈ تھامسن' ۵۵ سال کا ایک پُرکشش اور غیر شادی شدہ شخص۔ وہ کسی حد تک مغرور اور خود پسند بھی تھا جو بات بھی اس کے منہ سے نکل جاتی وہ اس کو پتھر کی لکیر سمجھتا تھا۔ اس کے سر میں یہ سودا سمایا تھا کہ ہر قیمت پر جہاز کو مقررہ پروگرام کے تحت ہندوستان لے کر جائے گا۔ دراصل تھامسن ہندوستان کا وائسرائے بننے کا خواب دیکھ رہا تھا اور اس سلسلے میں R101 کی کامیاب پرواز اس کی بہت مددگار ثابت ہو

سکتی تھی۔ تمام تر مخالفت کے باوجود تھامسن نے جہاز کو ہندوستان لے جانے کا فیصلہ کر لیا۔ ۴ اکتوبر ۱۹۳۰ء کی شام کو ۶ بج کر ۳۰ منٹ پر R101 ۵۴ مسافروں کے ساتھ کراچی کے لیے روانہ ہوا۔ جب یہ مسافر مسکراتے چہروں کے ساتھ جہاز میں بیٹھ رہے تھے تو ان کے وہم و گمان میں بھی نہ تھا کہ چند خوش نصیبوں کے سوا ان میں سے کوئی اب اس زمین پر دوبارہ قدم نہیں رکھ سکے گا۔ مسافروں میں سے ۴۸ افراد تو وہ تھے جنہوں نے ۶ سال کی مسلسل کوشش کے بعد جہاز کو تیار کیا اور ان کے علاوہ دوسرے ۶ مسافر اونچے عہدوں پر فائز حضرات تھے۔ ان افسران میں ایئر منسٹری کے وزیر تھے ان کے علاوہ ایئر وائس مارشل مسٹر برنکر بھی تھے۔ جہاز کے کپتان میجر جی ایچ سکاٹ کے میجر سکاٹ ہی اس سے پہلے R100 کو کینیڈا کی پرواز پر لے کر گئے تھے۔ انہوں نے R101 کی تکنیکی خامیوں بارے میں بہت سی افواہیں سن رکھی تھیں اگر وہ چاہتے تو با آسانی R101 کو اُڑانے سے انکار کر سکتے تھے لیکن موت ان کو اپنی طرف کھینچ رہی تھی اس لیے انہوں نے R101 کو اڑانے کی حامی بھر لی۔

پرواز کے ڈیڑھ گھنٹے بعد رات کے آٹھ بجے جہاز لندن کی فضا میں تھا' ریڈیو سے موسم کا حال بیان کرتے ہوئے بتایا گیا کہ شمالی فرانس میں ۴۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے آندھی آنے اور گرج چمک کے ساتھ شدید بارش کا امکان ہے۔ جہاز کا کپتان میجر سکاٹ یہ پیش گوئی سن کر پریشان ہو گیا اور اس نے اس سلسلے میں لارڈ تھامسن سے مشورہ کیا۔ میجر سکاٹ کا خیال تھا کہ جہاز کو واپس لے جانا چاہیے۔ جہاز نے چونکہ اب تک خراب موسم میں پرواز نہیں کی تھی اس لیے میجر سکاٹ کے خدشات کافی حد تک درست تھے لیکن لارڈ تھامسن پر تو ایک جنون کی کیفیت طاری تھی۔ وہ ہر حالت میں آگے بڑھنا چاہتا تھا۔ اس کے حکم کے مطابق پرواز جاری رکھی گئی۔

آخر وہی ہوا جس کا خطرہ تھا۔ شمالی فرانس کے علاقے میں جہاز کو طوفانِ باد و باراں نے گھیر لیا۔ کپتان نے جہاز کی رفتار آہستہ کر دی اور جہاز معمولی رفتار سے آگے بڑھتا رہا۔ پرواز کے ٹھیک سات گھنٹے بعد رات کے دو بجے تک جہاز نے صرف ۳۰۰ کلومیٹر کا فاصلہ طے کیا تھا۔

جہاز کے اندر طوفان کی شدت کا صاف اندازہ کیا جا سکتا تھا۔ جہاز برابر ہچکولے کھا رہا تھا اور تیز ہوا جہاز کے ڈھانچے پر مسلسل ضربیں لگا رہی تھی پہلے پہل جہاز کے مسافروں میں تشویش کے آثار پائے جاتے تھے لیکن اب جوں جوں وقت گزرتا جا رہا تھا مسافر ہر قسم کے خطرے سے بے نیاز ہوتے جا رہے تھے۔ زیادہ تر مسافر اپنے اپنے کیبنوں میں جا کر آرام کرنے لگے تھے۔ اس وقت دو بج کر پانچ منٹ ہونے تھے جب جہاز کا پرانا اور خطرناک مرض اچانک عود کر آیا۔ جہاز کے سامنے والے حصے نے ایک جھٹکا کھایا اور اس کے ساتھ ہی نیچے کی طرف جھک گیا۔ فورمین ہنری لیچ اس وقت اکیلا سگریٹ نوشی کے کمرے میں بیٹھا تھا۔ اس کے سامنے رکھا ہوا گلاس اور بوتل لڑھک کر میز کے نیچے آ گرے۔ ریڈیو آپریٹر آرتھر ابھی ابھی نیند سے جاگا تھا۔ تھوڑی دیر پہلے اس نے وائرلیس کے ذریعے برطانیہ یہ پیغام بھیجا تھا "رات کا لذیذ کھانا کھانے کے بعد تمام مسافروں نے کچھ وقت خوش گپیوں میں گزارا اور اب سب اپنے اپنے کمروں میں آرام کے لیے چلے گئے ہیں۔" خیریت کا یہ پیغام بھیجنے کے بعد بھی اس نے وائرلیس سیٹ بند کیا ہی تھا کہ جہاز میں پہلا خوفناک جھٹکا محسوس کیا گیا۔ جہاز کے اندر موجود ہر شخص کے چہرے پر ہوائیاں اڑ رہی تھیں اور وہ سب ایک دوسرے کی طرف پھٹی ہوئی نگاہوں سے دیکھ رہے تھے۔ تھوڑی دیر بعد جہاز سنبھل گیا اور سہمے ہوئے مسافروں نے اطمینان کا سانس لیا لیکن چند لمحے کے بعد جہاز کو دوسرا شدید جھٹکا لگا اور جہاز تیزی سے نیچے کی طرف گرنے لگا۔ جہاز کے نیچے ہموار کھیت تھے اور بائیں طرف درختوں کا ایک سلسلہ تھا۔ درختوں کے اس جھنڈ کے قریب ایک ۵۶ سالہ شخص الفرڈ روبیل شکار کی جستجو میں بیٹھا ہوا تھا۔ اس نے پھندا لگا رکھا تھا اور خرگوش کا انتظار کر رہا تھا۔ اچانک اس نے اپنے اوپر انجنوں کی گڑگڑاہٹ سنی اس نے اوپر نگاہ ڈالی اور اپنے آپ کو درختوں کے نیچے کر لیا۔ وہاں سے اس نے تن تنہا وہ منظر دیکھا جس نے پوری دنیا کو ہلا کر رکھ دیا۔ اس کا کہنا ہے " R101 سیدھا اور متوازی جا رہا تھا لیکن زمین سے اس کی بلندی بہت کم تھی تب اچانک جہاز کو جھٹکا لگا اور اس کا چونچ والا حصہ نیچے کی طرف جھک گیا۔ میں نے دیکھا کہ جس جگہ پر بڑے بڑے لفظوں میں

R101 لکھا ہوا تھا' اس جگہ سے ذرا آگے جہاز کی نوک پر سے کپڑا پھٹ گیا تھا۔ اس پھٹے ہوئے حصے میں سے ہائیڈروجن گیس بڑی سرعت کے ساتھ باہر نکل رہی تھی اور باہر کی ہوا اندر جا رہی تھی۔ جہاز مسلسل نیچے کی طرف گر رہا تھا۔"

جہاز کے اندر فرسٹ آفیسر آتھر سٹون نے کنٹرول روم کی کھڑکی سے باہر جھانکا۔ زمین تیزی سے اس کو اپنی طرف آتی محسوس ہوئی۔ وہ سمجھ گیا کہ جہاز اب زمین پر گرنے والا ہے۔ اس نے چیخ کر اپنے ساتھی سے کہا بھاگ کر پیچھے جاؤ اور مسافروں کو خبردار کر دو کہ جہاز تباہ ہونے والا ہے۔ اس کا ساتھی بھاگ کر جہاز کے پچھلی طرف گیا اور دہشت سے پھٹی ہوئی آواز میں چیخا "ہم گر رہے ہیں' ہم گر رہے ہیں۔"

روبیل جو جہاز کے باہر یہ سارا منظر دیکھ رہا تھا' اس کا کہنا ہے کہ دیوہیکل جہاز کسی گھائل پرندے کی طرح زمین کی طرف آ رہا تھا۔ زمین پر گرنے سے ذرا پہلے ہوا کی ایک لہر آئی اور اس نے پوری شدت سے جہاز کو زمین پر پٹخ دیا۔ جہاز کے گرنے کے ساتھ ہی گیس تیزی کے ساتھ خارج ہونے لگی اور پھر اچانک خوفناک دھماکوں کا سلسلہ شروع ہو گیا۔ پہلے چند چھوٹے دھماکے ہوئے پھر آنکھوں کو خیرہ کر دینے والی چمک پیدا ہوئی اور تب دو ہولناک دھماکوں کے ساتھ پورا جہاز آگ کی لپیٹ میں آ گیا۔ ۵۴ افراد میں سے جو ۱۶ افراد بمشکل اپنی جانیں بچا سکے ان کا احوال مندرجہ ذیل ہے:

انجینئر "وکر" جو اندھا ہو چکا تھا' اندازے سے دروازے کی طرف لپکا' خوش قسمتی سے دروازہ کھلا ہوا تھا' اس نے باہر چھلانگ لگا دی۔ وہ کھیت میں گرا اور تیزی سے ایک جانب بھاگتا چلا گیا۔ اس کے ساتھی "البرٹ کک" نے جب اپنے کیبن سے باہر آنے کی کوشش کی تو اس نے دیکھا کہ کیبن کا دروازہ ایک آہنی شہتیر نے روک رکھا ہے پہلے تو وہ ہمت ہار بیٹھا...... پھر اس نے آگ میں دہکتے ہوئے شہتیر کو ننگے ہاتھوں سے پکڑا اور پوری قوت سے دھکیل کر اپنے لیے راستہ بنا لیا۔ دو انجینئرز "بنکس اور بیل" کے کیبن کو چاروں طرف سے آگ نے گھیر لیا۔ باہر نکلنے کا راستہ مسدود تھا۔ انہوں نے آنکھیں بند کر لیں اور موت کا انتظار کرنے لگے تب اچانک ایک معجزہ رونما ہوا۔ ان کے سروں پر پانی کا ایک ٹینک آگ کی حدت سے پھٹ گیا اور اس کے پانی سے اردگرد

کے شعلے سرد پڑ گئے۔ انہوں نے چھلانگیں لگائیں اور بھاگ نکلے۔

فورمین ہنری پیچ ابھی تک سگریٹ نوشی کے کمرے میں بیٹھا ہوا تھا۔ جلتی ہوئی چھت اس کے اوپر آن گری۔ وہ فرش پر لیٹ گیا اور پھر رینگتا ہوا ایک سوراخ میں سے باہر کود یکھا۔ زمین پر گرتے ہی وہ اٹھا اور کھیت میں بھاگنے لگا اچانک اس نے اپنے ساتھی ریڈیو آپریٹر آرتھی کی چیخ و پکار سنی۔ آرتھی ابھی تک کپڑے کی عظیم الشان غلاف کے اندر تھا اور اس میں سے باہر نکلنے کے لیے دیوانوں کی طرح ہاتھ پاؤں چلا رہا تھا۔ اس نے کپڑے کو بار بار دانتوں سے کاٹنے کی کوشش کی لیکن کامیابی نہیں ہوئی۔ پیچ ارادے کو مضبوط کرتے ہوئے اس کی مدد کے لیے بڑھا لیکن اس وقت اچانک آگ کا ایک شعلہ لپکا اور اس نے کپڑے میں سوراخ کر دیا۔ آرتھی ایک لمحہ ضائع کیے بغیر اس سوراخ میں سے کود کر باہر آ گیا۔ پیچ نے اس کا ہاتھ پکڑا اور دونوں اندھا دھند بھاگتے چلے گئے۔ اس اندوہناک واقعہ کا اکلوتا شاہد ''روبیل'' ابھی تک درختوں کے جھنڈ کے پاس کھڑا تھا۔ یہ سارا خونی ڈرامہ اس سے صرف ۱۰۰ میٹر کے فاصلے پر کھیلا جا رہا تھا۔ اس کا کہنا ہے کہ میں نے جلتے ہوئے جہاز میں پھنسے ہوئے لوگوں کی دلخراش چیخیں سنیں۔ موت ان پر پوری طرح حاوی ہو چکی تھی لیکن وہ اب بھی مدد کے لیے پکار رہے تھے۔ شعلے آسمان سے باتیں کر رہے تھے اور حدت اس قدر زیادہ تھی کہ میرے لیے وہاں پر ٹھہرنا ناممکن ہو گیا تھا۔ میں نے آخری بار جلتے ہوئے جہاز کی جانب دیکھا اور جتنی تیز بھاگ سکتا تھا' بھاگ نکلا۔''

اور یوں ہندوستان کا ''مستقبل کا وائسرائے'' اپنی تمام تر ہٹ دھرمی اور خود پسندی سمیت فرانس کے ایک کھیت میں ۴۷ دوسرے افراد کے ساتھ لقمہ اجل بن گیا۔

چوٹی کا آسیب

ایک عمر رسیدہ عورت نہایت دشوار گزار پہاڑی راستے پر سفر کرتی ہوئی ایک بلند چٹان پر پہنچتی ہے۔ یہ ایک سنسان جگہ ہے وہ کتنی ہی دیر ایک جگہ کھڑی پتھریلی زمین کے اس خالی قطعہ کو دیکھتی رہتی ہے۔ اس کی آنکھوں میں آنسو تیر رہے ہیں اور ہونٹ دعائیہ انداز میں متحرک ہیں پھر دھوپ غائب ہو جاتی ہے' بادل گرجتے ہیں اور موسلا دھار بارش ہونے لگتی ہے لیکن وہ اسی جگہ بے حس و حرکت کھڑی ہے اس کے ساتھ آنے والا ایک نوجوان بڑے احترام سے اس کے کندھے پر ہاتھ رکھتا ہے' عورت تھکے تھکے قدموں سے اس کے ساتھ چل دیتی ہے لیکن وہ اب بھی مڑ مڑ کر چٹان کی طرف دیکھ رہی ہے یہ عورت یونانی شہزادی ماریا ہے۔ ماریا نے پچھلے دنوں وفات پائی ہے۔ آج سے کئی سال پہلے اس کے محبوب خاوند شہزادہ ایڈورڈ الگزینڈر کا طیارہ اس چٹان سے ٹکرا کر پاش پاش ہو گیا تھا۔ شہزادی ماریا ہر سال لندن سے چل کر سکاٹ لینڈ کے اس دور افتادہ علاقے میں آتی تھی اور اس جگہ کو دیکھتی تھی جہاں اس کے خاوند نے زندگی کی آخری سانسیں لی تھیں۔

یونانی شہزادی ماریا اور برطانیہ کے شاہی ڈیوک ایڈورڈ کا رومان اپنی مثال آپ تھا۔ وہ دیوانگی کی حد تک ایک دوسرے کو چاہتے تھے۔ شہزادہ ایڈورڈ نے شہزادی کی خاطر ان گنت مخالفتیں مول لیں اور اس سے ملنے کے لیے کئی بار دور دراز کا سفر کیا۔ آخر کئی ایک کٹھن مرحلوں سے گزرنے کے بعد نومبر ۱۹۳۴ء میں دونوں کی شادی ہو گئی۔ شادی کے بعد بھی ان کی محبت میں کوئی فرق نہیں

آیا۔ ہر گزرنے والا دن ان کی چاہت میں اضافہ کرتا رہا۔

۱۹۳۹ء میں شہزادے کو بطور گورنر جنرل آسٹریلیا بھیجنے کی تیاریاں کی جا رہی تھیں جب دوسری عالمی جنگ کا آغاز ہو گیا۔ شہزادہ نے بدلے ہوئے حالات کے پیشِ نظر حکومت سے مطالبہ کیا کہ اسے کوئی ایسا کام سونپا جائے جس سے وہ ملکی دفاع میں بھرپور حصہ لے سکے۔ خیال تھا کہ اسے بحریہ میں شامل کر لیا جائے گا کیونکہ وہ جنگ سے پہلے دس سال بحریہ میں خدمات انجام دے چکا تھا۔ توقع کے برعکس اسے شاہی فضائیہ میں شامل کیا گیا اور امداد کی شعبے میں بطور گروپ کیپٹن تعینات کر دیا گیا۔ شہزادے نے اپنا فرض بڑی خوش اسلوبی سے انجام دیا۔ وہ ایک خوش باش اور باذوق شخص تھا۔ ڈیوٹی کے دوران وہ خود کو ایک عام آدمی سمجھتا تھا لیکن اس کی ذہانت اور صلاحیت دیکھ کر اس کے ساتھی اس کے گرویدہ ہو جاتے تھے۔ وہ ایک چاق و چوبند جسم کا مالک تھا۔ ۱۹۴۲ء میں اس کی عمر ۳۹ سال کے قریب تھی لیکن وہ اپنی عمر سے کہیں کم دکھائی دیتا تھا۔

۴ اگست کو کینٹس خاندان نے اپنے برکنگھم شائر کے آبائی گھر میں ایک زبردست تقریب کا اہتمام کیا۔ اس تقریب کے بعد شہزادے کی نومولود بچی کو ''عیسائی بنانے'' کی رسم بھی ادا کی جانی تھی۔ شہزادہ ایڈورڈ نے ان پُرمسرت دنوں کو بہتر طور پر گزارنے کے لیے تین ہفتے کی چھٹی لے لی۔ شاہی جوڑے کے ایک نہایت قریبی ذرائع کا کہنا ہے کہ شہزادہ ایڈورڈ ان دنوں بہت مسرور تھے۔ میں نے زندگی میں کبھی انہیں اتنا خوش نہیں دیکھا۔ دو ہفتے تک وہ بہت خوش رہے لیکن پھر جب دونوں تقریبات انجام کو پہنچ گئیں اور ان کی چھٹیاں ختم ہونے کے قریب آ گئیں تو وہ اداس رہنے لگے۔ ان کی اداسی گھر والوں کی سمجھ سے بالاتر تھی۔ ان دونوں کا ایک واقعہ بہت اہم ہے لیکن اس سے پہلے شہزادے کو پیش آنے والے حادثے کا ذکر ہو جائے۔

جب شہزادہ دوبارہ ڈیوٹی پر حاضر ہوا تو اسے فوراً ایک امدادی دورے پر جانا پڑا۔ پروگرام کے مطابق وہ اپنے عملے کے ساتھ ۲۴ اگست کو ''الفر رگو رذن'' کے بحری اڈے پر پہنچا۔ وہاں سے ۲۲۶۰۰ سکواڈرن کے ''سنڈر لینڈ'' طیارے میں عملے کے دس ارکان کے ساتھ آئی

لینڈ کی طرف روانہ ہوا۔ یہ سنڈر لینڈ طیارہ ایک عام سا طیارہ تھا۔ شاہی فضائیہ کے دوسرے طیاروں کی طرح اس میں کوئی خاص سہولتیں مہیا نہیں کی گئی تھیں۔ عملے کے دس ارکان میں ایک سیکنڈ پائلٹ، دو ریڈیو آپریٹر، تین بندوقچی، ایک نیویگیٹر، ایک انجینئر اور ایک فٹر شامل تھا۔ طیارے کا پائلٹ آسٹریلیا کا ۲۵ سالہ گوون تھا۔ گوون ایک نہایت ہوشیار پائلٹ تھا، اسے بحرالکاہل اور بحیرہ روم پر پرواز کا وسیع تجربہ تھا۔ کہا جا سکتا ہے کہ شہزادہ شاہی فضائیہ کے بہترین پائلٹ کی معیت میں پرواز کر رہا تھا۔ محکمہ موسمیات کے مطابق ۲۵ اگست کا دن پرواز کے لیے کوئی زیادہ سازگار نہیں تھا۔ تمام برطانوی جزائر طوفان بادوباراں اور بھاری بادلوں کے نرغے میں تھے۔ پھر بھی صورتحال اتنی خراب نہیں تھی کہ پروازیں منسوخ کر دی جائیں۔ شمالی سکاٹ لینڈ میں خراب موسم کا پروازوں پر زیادہ اثر پڑتا تھا لیکن وہاں بھی پروازیں جاری تھیں۔ لہٰذا ایسی کوئی وجہ نظر نہیں آتی تھی کہ سنڈر لینڈ اپنے گیارہ مسافروں کو لے کر پرواز نہ کرتا۔ طیارے کو ۹۰۰ میل کا سفر ۱۱۰ ناٹ کی رفتار سے کوئی سات گھنٹے میں طے کرنا تھا، اس طویل پرواز کے لیے طیارے کی ٹنکیاں ایندھن سے بھر دی گئی تھیں اور راستے میں دشمن کی آبدوزوں کے امکان کے پیشِ نظر وافر مقدار میں گولہ بارود بھی طیارے میں رکھ دیا گیا تھا۔ طیارے نے پوری گنجائش کے مطابق ساحل کے ساتھ ساتھ سمندر پر اڑنا شروع کر دیا۔ پروگرام کے مطابق جہاز کو اسی طرح سمندر کے اوپر پرواز کرتے ہوئے ''جونن اور گراٹس'' نامی مقام تک جانا تھا۔ یہاں سے ایک موڑ کاٹنے کے بعد طیارے کو سمندر کے اوپر پرواز کرتے ہوئے سیدھا جزیرے کا رخ کرنا تھا۔ یہ نسبتاً ایک طویل راستہ تھا لیکن اس کا انتخاب اس لیے لیا گیا تھا کہ زیادہ وزن ہونے کی وجہ سے سنڈر لینڈ قسم کا طیارہ فضا میں مناسب حد تک بلند نہیں ہو سکتا تھا۔ مختصر راستہ چونکہ اونچی نیچی گھاٹیوں سے اٹا ہوا تھا اس لیے طیارے کو طویل لیکن محفوظ راستے پر ڈالا گیا تھا۔

طیارہ ٹھیک ٹھاک پرواز کر رہا تھا۔ ۱۳۰۰ فٹ کی بلندی پر پہنچ کر وہ تاریک بادلوں کے نرغے سے نکل گیا لیکن آگے جا کر نسبتاً بلند بادلوں نے اسے گھیر لیا۔ کیپٹن گوون طیارے کو نیچے

لے آیا۔ اس علاقے میں کافی دُھند تھی اور زیادہ دور تک دیکھنا ممکن نہیں تھا۔ غیر محسوس طور پر طیارہ ساحل کی طرف کھسک رہا تھا۔ یہاں تک کہ وہ سمندر کو چھوڑ کر خشکی کے اوپر پرواز کرنے لگا۔ یہی پائلٹ گوون کی غلطی کا لمحہ تھا۔ تھوڑی دیر تک طیارہ سلامتی سے پرواز کرتا رہا لیکن یہ سلامتی دیرپا نہیں تھی۔ ہرے بھرے میدانوں اور سرخ چھتوں والے مکانوں سے چند میل آگے ''ایگل راک'' یعنی عقابوں کی چٹان دھند کی دبیز چادر میں لپٹی ان کا انتظار کر رہی تھی۔ یہ چٹان دراصل ایک چھوٹے پہاڑی سلسلے کا حصہ تھی۔ اردگرد کی پہاڑیوں سے یہ تقریباً ۹۰۰ فٹ بلند تھی۔ علاقے کے لوگ اسے آسیب زدہ قرار دیتے تھے اور بھول کر بھی ادھر کا رُخ نہیں کرتے تھے لیکن شاہی فضائیہ کا طیارہ ان تمام توہمات سے بے خبر اپنے انجام کی طرف بڑھ رہا تھا۔ نیچے تقریباً ایک ہزار فٹ کی گہرائی میں دھند کے مرغولوں کے درمیان کہیں کہیں روزمرہ زندگی کی جھلکیاں نظر آ رہی تھیں۔ چمنیوں سے دھواں نکل رہا تھا' بھیڑ بکریوں کے ریوڑ میدانوں میں چر رہے تھے۔ سمندر کے اوپر اُکتا دینے والے سفر کے بعد عملے کے لیے یہ ایک دلچسپ نظارہ تھا...... اور تب اچانک ''ایگل راک'' ان کے سامنے آ کھڑی ہوئی۔ شاہی فضائیہ کے مشاق پائلٹ نے لیور کھینچے اور جہاز تیزی سے اوپر اُٹھتا چلا گیا۔ جہاز چٹان کے اوپر سے گزرا اور پھر آہستہ آہستہ اس کی بلندی کم ہونے لگی لیکن چٹان ختم نہیں ہوئی تھی۔ چٹان کا دوسرا حصہ ان سے چند سیکنڈ کے فاصلے پر موجود تھا۔ یہ حصہ اصل چٹان سے بلندی میں سو فٹ کم تھا۔ سوچنے کی بات ہے کیا پائلٹ اس بات سے بے خبر تھا کہ ابھی وہ مکمل طور پر چٹان کے اوپر سے نہیں گزرا۔ یقینی بات ہے کہ اس کو علم تھا۔ شاہی فضائیہ کا ایک ماہر ترین ہواباز اتنا بے خبر نہیں ہو سکتا۔ پھر یہی بات سمجھ میں آتی ہے کہ پائلٹ گوون نے جہاز کی کم ہوتی ہوئی بلندی کا نوٹس نہیں لیا پھر جب اس نے پتھروں کی دیوار کو اپنی آنکھوں کے سامنے دیکھا تو اس نے جہاز کو اوپر اُٹھانے کی سرتوڑ کوشش کی...... لیکن اب سب کچھ ہاتھ سے نکل چکا تھا...... طیارہ اتنی صلاحیت نہیں رکھتا تھا کہ اتنے تھوڑے وقت میں اوپر اُٹھ سکے...... پائلٹ اور سیکنڈ پائلٹ چیختے رہے...... اور کچھ بھی نہ کر سکے...... جہاز کے گیارہ مسافروں میں سے صرف ایک شخص

زندہ بچا۔ یہ برطانوی شہزادہ اور مستقبل کا آسٹریلوی گورنر جنرل ایڈورڈ نہیں تھا۔ اس کا نام جیک تھا' وہ بندوقچی تھا اور جہاز کے عقب میں پوزیشن لیے بیٹھا تھا۔ اس کا کہنا ہے ''میرا بچنا کسی معجزے سے کم نہیں۔ مجھے کچھ پتا نہیں چلا جہاز کس وقت چٹان سے ٹکرایا۔ میں جہاز کے دم والے حصے میں بیٹھا تھا' اچانک ایک جھٹکا محسوس ہوا اور میں نے خود کو سرخ پھولوں والی جھاڑیوں میں پایا۔ مجھے وہ سارا منظر خواب کی طرح نظر آتا ہے۔ میری ٹانگوں میں درد کی شدید ٹیسیں اُٹھ رہی تھیں۔ میں نے ڈوبتی ہوئی نگاہوں سے دیکھا' میرے اردگرد میرے ساتھیوں کی بے حس و حرکت لاشیں پڑی ہوئی تھیں۔ میں ایک بار پھر بے ہوش ہو گیا۔ جب دوبارہ ہوش میں آیا تو میرے جسم کے جلے ہوئے حصوں میں زبردست تکلیف محسوس ہو رہی تھی۔ مجھے یاد ہے کہ میں نے خود کو گھسیٹ گھساٹ کر جہاز کے ملبے سے نکالا۔ چند قدم چل کر میں نے جائے حادثہ کی طرف دیکھا۔ میری خوش قسمتی تھی کہ جہاز کا دم والا حصہ اصل ملبے سے علیحدہ ہو گیا تھا۔ میرے بچنے کی وجہ بھی یہی تھی۔ میری ٹانگوں میں شدید جلن ہو رہی تھی' میں نے بڑی کوشش کے ساتھ اپنے بوٹ اور پتلون اُتار دی۔ اسی حالت میں نجانے کب تک چلتا رہا۔ بعد کے واقعات خواب کی مانند یاد ہیں۔ کچھ مہربان کسانوں کا ملنا...... مجھے اُٹھا کر گھر لے جانا...... پھر زخموں کی مرہم پٹی اور دلجوئی کی باتیں...... اور پھر ایک گہری نیند۔ دُھند میں لپٹے ہوئے یہ واقعات میرے ذہن پر نقش ہیں۔''

جیک کو اُٹھا کر گھر لانے والا شخص مقامی کسان ڈیوڈ مورلین تھا۔ وہ ایک سمجھدار شخص تھا۔ اسے معلوم تھا کہ گہری دُھند اور خراب موسم کی وجہ سے جہاز کو تلاش کرنے کی کوشش بے سود ہو گی۔ گاؤں والوں کو جیک کی نگہداشت کا کہہ کر اس نے اپنی گاڑی نکالی اور بارش میں دشوار گزار راستے پر سفر کرتا ہوا نزدیکی قصبے ''میری ڈیل'' پہنچا۔ حادثے کی اطلاع ملتے ہی ہر طبقہ زندگی سے تعلق رکھنے والے لوگ امدادی کارروائیوں میں ہاتھ بٹانے کے لیے ''ایگل راک'' کی طرف روانہ ہو گئے۔ ایک مقامی ڈاکٹر کی خدمات بھی حاصل کر لی گئی تھیں...... ڈاکٹر کے کرنے کے لیے وہاں کچھ نہیں تھا۔ پتھروں کے درمیان ایک طرف شہزادہ ایڈورڈ کی لاش پڑی تھی۔ اس کے

پُرسکون چہرے سے اندازہ ہوتا تھا کہ اسے زیادہ تکلیف برداشت نہیں کرنا پڑی۔ اس کی وردی کی آستین پر "ایئر کموڈور" کا نشان واضح طور پر نظر آ رہا تھا۔ اس کی کلائی پر پلاٹینم کی گھڑی بندھی تھی۔ پرواز کے ٹھیک ۳۲ منٹ بعد گھڑی بند ہوگئی تھی۔

حادثے کے بعد تحقیقات کا عمل شروع ہوا۔ ماہرین حیران تھے کہ پائلٹ گودن سے ایسی فاش غلطی کیوں سرزد ہوئی۔ اسے خاص طور پر پابند کیا گیا تھا کہ وہ سمندر کے اوپر پرواز کرے پھر اگلی راک کے خطرناک ترین علاقے میں۔ بالفرض اس کی عقل کام کرنا چھوڑ گئی تھی تو باقی افراد تو اسے اس خطرناک فیصلے سے باز رکھ سکتے تھے۔ آخر وہ سب کے سب شاہی فضائیہ کے پیشہ ور ہنرمند تھے۔ تحقیقاتی رپورٹ جو ۷ اکتوبر ۱۹۴۲ء کو پارلیمنٹ کے دارالعوام میں پیش کی گئی، دو نکات پر خاص طور پر زور دیتی تھی۔ اول یہ کہ پائلٹ جہاز کو غلط راستے پر لے جا رہا تھا اور اس نے پہاڑی دیوار سے بچنے کے لیے جہاز کو مناسب بلندی پر نہیں رکھا تھا۔ دوئم یہ کہ موسم اور جہاز کی مشینری اس حادثے کی ذمہ دار نہیں تھی۔ حادثے کے وقت جہاز کے کل پرزے ٹھیک کام کر رہے تھے۔ اس رپورٹ میں بھی حادثے کا ذمے دار پائلٹ ہی نظر آتا ہے لیکن کچھ لوگوں کا کہنا ہے کہ ساری ذمے داری صرف پائلٹ پر نہیں ڈالی جا سکتی۔ وہ یہ نقطہ بیان کرتے ہیں کہ شہزادہ ایڈورڈ نے محکمہ موسمیات کی اطلاعات کو یکسر نظرانداز کرتے ہوئے پرواز کرنے پر اصرار کیا تھا لیکن اس بات سے بھی صورتحال کی وضاحت نہیں ہوتی۔ سب جانتے ہیں کہ زیادہ تر ہوابازوں اور خاص طور پر گودن جیسے ہوابازوں کو ان کی مرضی کے خلاف پرواز پر مائل نہیں کیا جا سکتا...... پھر اس المیے کی کیا وجہ ہو سکتی ہے۔ جہاز بھی تکنیکی طور پر بالکل ٹھیک تھا۔ عملہ بھی برطانیہ کے چوٹی کے ہنرمندوں پر مشتمل تھا اور پھر ایک سوال یہ بھی پیدا ہوتا ہے کہ جہاز اس خطرناک موسم میں، خطرناک وزن کے ساتھ، خطرناک ترین چوٹی کے اوپر سے گزرنے کی کوشش کیوں کر رہا تھا؟

کیا اس چوٹی کے آسیب نے جہاز کو اپنی طرف کھینچ لیا تھا۔ یہاں پر شاید اس واقعے سے کچھ روشنی پڑے جو شاہی جوڑے کی ایک مقرب ہستی کے حوالے سے بیان کیا جاتا ہے۔

"حادثے سے چند روز پہلے ایک رات شہزادہ ایڈورڈ اچانک جاگ گئے۔ انہوں نے کہا کہ ہال کمرے میں رکھی ہوئی ان کی تصویر گر گئی ہے۔ انہوں نے اس کے گرنے کی آواز سنی تھی۔ پہلے تو ہم نے اسے ان کا کوئی خواب جانا لیکن جب وہاں جا کر دیکھا گیا تو ان کی تصویر کا فریم واقعی فرش پر گر کر ٹوٹ چکا تھا۔ دوسرے روز تصویر کی مرمت کر کے پھر کارنس پر سجا دیا گیا لیکن حیرت انگیز اتفاق یہ ہوا کہ دوسرے ہی روز تصویر ایک خادمہ کی غلطی کی وجہ سے پھر ٹوٹ گئی۔ اس دفعہ تصویر کو شہزادے کی لاعلمی میں ہی مرمت کر دیا گیا۔ جس روز حادثہ پیش آیا اس روز شہزادی مارینہ کے ہاتھوں تصویر پھر ٹوٹ گئی......

آلوؤں کا روگ ۲۰ لاکھ آدمیوں کو کھا گیا

یہ ۱۸۴۶ء کا واقعہ ہے۔ جولائی کی آخری تاریخیں تھیں۔ آئرلینڈ کے مضافاتی علاقوں میں آلو کی فصل پکنے کو تیار تھی' موسم سازگار تھا۔ کسانوں کے چہرے مطمئن اور شادمان نظر آ رہے تھے۔ انہیں امید تھی کہ اس دفعہ فصل کافی اچھی رہے گی۔ مارٹن نامی ایک زرعی انسپکٹر ایک دن ''کورک'' کے ایک گاؤں میں گیا۔ کھیتوں کے درمیان سے گزرتے ہوئے ایک جگہ وہ ٹھٹھک کر رُک گیا۔ گھٹنوں کے بل جھک کر وہ آلو کے ایک پودے کو بغور دیکھنے لگا۔ پودے کے سبز پتے پر خاکی رنگ کا ایک باریک دھبہ نظر آ رہا تھا۔ انسپکٹر کی آنکھوں میں تشویش کے سائے لہرانے لگے۔ وہ کھیت کے اندر گھس گیا' اس نے جلدی جلدی کئی پودوں کو الٹ پلٹ کر دیکھا۔ اب اس کے چہرے پر ہیجانی کیفیت نظر آ رہی تھی۔ آلو کے تمام پودوں پر خاکی رنگ کے چھوٹے چھوٹے دھبے نمودار ہو چکے تھے۔ انسپکٹر اپنے دونوں ساتھیوں کو وہیں حیران کھڑا چھوڑ کر ایک دوسرے کھیت میں گھس گیا۔ دوسرے سے تیسرے اور تیسرے سے چوتھے اس نے کئی کھیتوں کا چکر لگایا پھر وہ تقریباً بھاگتا ہوا واپس پہنچا۔ اب کچھ دیہاتی بھی انسپکٹر کی گاڑی کے گرد جمع ہو چکے تھے۔ اس کے دونوں ساتھی سوالیہ نظروں سے اس کی طرف دیکھ رہے تھے۔ ''بیماری پھر نمودار ہو گئی ہے۔'' انسپکٹر نے گھمبیر لہجے میں اعلان کیا۔ کسانوں کے چہرے ایک دم تاریک نظر آنے لگے۔ وہ منہ کھولے

انسپکٹر کی طرف دیکھ رہے تھے۔ انسپکٹر کی مایوس نگاہیں دور دور تک پھیلے سرخ کھیتوں کا جائزہ لے رہی تھیں۔ وہ جان چکا تھا آئرلینڈ اپنی تاریخ کے بدترین قحط کی نذر ہونے والا ہے۔ گلیوں اور سڑکوں پر بھوک سے سسکتے ہوئے ہزارہا انسانی ڈھانچے اس کی نگاہوں میں گھوم گئے......

دراصل آئرلینڈ کے اس خوفناک قحط کے لیے ایک عرصے سے راستہ ہموار ہو رہا تھا۔ آبادی میں اضافے کی شرح تیزی سے بڑھ رہی تھی۔ ذرائع نقل و حرکت محدود تھے اور قابل کاشت رقبے کو صحیح طور پر استعمال نہیں کیا جا رہا تھا۔ ان دنوں آئرلینڈ کی سب سے بڑی فصل آلو تھی۔ ملک کی زیادہ تر آبادی کا انحصار آلو پر تھا۔ آلو کی کاشت سے چونکہ کم رقبے اور کم محنت سے زیادہ پیداوار حاصل کی جا سکتی ہے اس لیے کسانوں کو آلو اگانے کے سوا اور کوئی کام نہیں تھا۔ آلو کھا کھا کر آئرش باشندے کمزور و سست ہو رہے تھے۔ دراصل انیسویں صدی کے پہلے نصف میں بعض سیاسی اور معاشی وجوہ کی بنا پر آئرلینڈ کی قابل کاشت زمینیں چھوٹے چھوٹے ٹکڑوں میں تقسیم ہونا شروع ہو گئی تھیں۔ ان ٹکڑوں کے مالکان اپنی زمین کاشتکاروں کو لگان پر دے دیتے تھے۔ کاشتکاروں نے آلو کی فصل میں بہت فائدہ دیکھا۔ اس کی پیداوار گندم کے مقابلے میں تین چار گنا زیادہ تھی اور پھر یہ کام محنت طلب بھی نہیں تھا۔ آلوؤں کو ذخیرہ کرنا بھی آسان تھا۔ انہیں کھیت کے اندر بھی چھوڑا جا سکتا تھا۔ غرض آلو بو کر کاشتکار باآسانی خوشحال زندگی گزارنے لگے۔ خوشحالی کی وجہ سے جلد جلد شادیاں ہوئیں اور آبادی میں اضافہ ہونے لگا۔ ۱۸۴۵ء تک آئرلینڈ کی آبادی ساڑھے آٹھ ملین ہو چکی تھی۔ ساڑھے آٹھ ملین میں سے ایک تہائی افراد کی گزر بسر صرف اور صرف آلو پر تھی۔ ملک کی معیشت دن بدن کمزور ہو رہی تھی' صنعت و حرفت کی طرف عوام کا رجحان نہ ہونے کے برابر تھا۔ وہ اپنا سب کچھ زراعت کو سمجھ رہے تھے۔ ایک بہت بڑے طبقے کے لیے آلو ہی سب کچھ تھا۔ اس طبقے کو اگر آلو سے محروم کر دیا جاتا تو ان کے پاس جینے کا کوئی راستہ نہیں تھا۔ ایک جرمن سیاح جو قحط سے دو سال قبل اس علاقے میں گیا تھا' اپنی یادداشتوں میں لکھتا ہے:

''میں نے کسی یورپی ملک میں اتنا گھٹیا معیارِ زندگی نہیں دیکھا جتنا آئرلینڈ میں ہے۔

کسان کھیتوں کو نہایت لاپرواہی سے کاشت کرتے ہیں۔ حفظانِ صحت کا کسی کو پتا نہیں، رہائش گاہیں ناقص ہیں۔ آئرلینڈ میں ہزاروں ایسے کیبن ہیں جن میں کھڑکی کا نام و نشان نہیں۔ ہر کیبن کے سامنے ایک سوراخ ہوتا ہے یہ سوراخ کھڑکی اور دروازے کے ساتھ ساتھ چمنی کا کام بھی دیتا ہے۔ روشنی، دھواں، مویشی اور بچے سب کیبن میں جانے کے لیے یہی راستہ استعمال کرتے ہیں۔''

کیپٹن مین جو ساحلی محافظت میں تفتیشی افسر تھا اور جس نے قحط کے بعد امدادی کاموں میں سرگرمی سے حصہ لیا کہتا ہے:

''قحط کے اولین آثار جولائی ۱۸۴۶ء کے آخری دنوں میں نظر آئے۔ آلو کی فصل پر خاکی رنگ کے دھبے نمودار ہوئے۔ اس سے ایک سال پہلے بھی کئی علاقوں میں یہ بیماری نمودار ہوئی تھی۔ محکمہ زراعت کی تنبیہ کے باوجود لوگوں نے اس سال پھر وسیع رقبے پر آلو کی فصل کاشت کی۔ اس سلسلے میں ضروری احتیاطوں کو بھی پیشِ نظر نہیں رکھا گیا۔ کسان پُر یقین تھے کہ اس مرتبہ فصل اچھی ہوگی۔'' کیپٹن مین کہتا ہے:

''میں وہ مناظر کبھی نہیں بھول سکتا۔ اگست کے ایک ہفتے میں آلو کی فصل کے ساتھ جو کچھ ہوا، وہ ناقابلِ یقین تھا۔ صرف ایک ہفتہ پہلے میں سرکاری دورے پر ایک علاقے میں گیا۔ میں نے تقریباً ۳۲ میل سفر کیا۔ راستے کے دونوں طرف آلو کے صحت مند کھیت لہلہا رہے تھے۔ لیکن صرف ایک دن بعد جب میں نے دوبارہ اس علاقے کا دورہ کیا تو بیماری حملہ آور ہو چکی تھی۔ ایک رات میں کھیتوں کا نقشہ ہی بدل گیا تھا۔ پودوں کی جڑیں تو سبزی مائل تھیں لیکن پتے سیاہ ہو چکے تھے۔ وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ یہ رنگ گہرا ہو رہا تھا۔ دیکھتے ہی دیکھتے پورے علاقے میں اضطراب کی لہر دوڑ گئی۔ کسانوں نے افراتفری میں آلوؤں کو کھودنا شروع کر دیا جن لوگوں نے کچھ دیر کی ان کے ہاتھ تو کچھ بھی نہ آیا۔ بیماری بڑی تیزی سے فصل کو بیکار کر رہی تھی۔ لوگوں نے جلد از جلد آلوؤں کو بیچنے کی کوشش کی جن کے بک نہ سکے انہوں نے مویشیوں کو چارے میں ڈال دیئے..... مہینوں سے آس لگائے ہوئے کسان چند دنوں میں سب کچھ ختم کر بیٹھے۔ یہ بیماری ایک

چھوٹے سے دھبے کی صورت میں پودے کے پتے پر نمودار ہوتی تھی۔ یہ دھبے سائز اور تعداد میں بڑھتے جاتے تھے۔ یہاں تک کہ پتے سیاہی مائل ہو جاتے تھے۔ پودا اتنا کمزور ہو جاتا تھا کہ ہاتھ لگانے سے گر پڑتا تھا۔ یہ سارا عمل ایک ہفتے کے اندر اندر مکمل ہو جاتا تھا۔ دیکھنے والے کہتے ہیں کہ یوں لگتا تھا جیسے کھیت آگ میں جل کر سیاہ ہو چکا ہے۔ آلو کی نشو و نما رک جاتی تھی اور وہ کبوتر کے انڈے سے بڑا نہیں ہو پاتا تھا۔

فادر ''متھیو'' ۲۷ جولائی ۱۸۴۶ء کو ایک طبع شدہ خط میں لکھتے ہیں۔ ۲۷ جولائی کو وہ کسی کام سے ''کورک'' سے ''ڈبلسن'' گئے۔ راستے میں انہوں نے آلو کی بھرپور فصل کا نظارہ کیا۔ جب ایک ہفتے بعد ۳ اگست کو وہ واپس آئے تو کھیت کچھ اور ہی نقشہ پیش کر رہے تھے۔ آلوؤں کے پودے سڑے ہوئے تھے۔ کھیتوں کے کنارے پریشان حال کسان مایوسی کے عالم میں بیٹھے تھے۔ ان کے اداس چہروں پر آنے والی کل کے اندیشے تھے۔ کل جوان کے لیے بھوک اور بے سروسامانی کا پیغام لا رہا تھا۔ معصوم بچے جو ایک ہفتہ پہلے کھیلتے کودتے، کلکاریاں مارتے نظر آتے تھے، سب حیران کن مایوسی سے آتے جاتے اور راہ گیروں کو تک رہے تھے۔

یہ قحط ایک عظیم سانحے کی صورت میں رونما ہوا تھا۔ انگلینڈ اور اسکاٹ لینڈ بھی قحط سالی سے متاثر ہوئے تھے لیکن آئرلینڈ میں صورتحال بدتر تھی۔ ایک مصنف لکھتا ہے:

''وہ قحط تھا یا کسی ماہر شکاری کا بنا ہوا جال تھا، کسی شاطر کی چلی ہوئی چال تھی۔ فرار کی کوئی صورت نہیں تھی، وہ قحط نہیں تھا۔ موت کا فرشتہ تھا جو اپنے ہزار بازوؤں سے اہلِ آئرلینڈ کو جکڑ رہا تھا۔ لوگ سڑکوں پر مرے اور کھیتوں میں مرے۔ وہ پہاڑوں کی چوٹیوں پر مرے اور میدانوں میں مرے۔ وہ امدادی کیمپوں میں مرے اور اپنے گھروں میں مرے جو گھروں سے چل پڑے وہ راہوں میں مر گئے جو شہروں میں پہنچ گئے وہ دروازوں پر مرے، کچھ کو روٹی نصیب نہ ہوئی لیکن مٹی نصیب ہو گئی، کچھ کو مٹی بھی نہ مل سکی اور وہ بے گور و کفن کھلے آسمان تلے پڑے رہے..... یہ سب کچھ تین چار ماہ کے اندر اندر ہو گیا۔ تقریباً ڈھائی لاکھ افراد بھوک اور بیماریوں کا شکار ہو کر دم توڑ گئے۔

اتنی زیادہ انسانی جانوں کے اتلاف کی دو وجوہ سامنے آتی ہیں یا تو حکومت بروقت گندم درآمد کرنے میں ناکام رہی یا پھر خوراک کو ضرورت والے علاقوں میں صحیح وقت پر نہ پہنچایا جا سکا۔ جس وقت امدادی خوراک اندرونی علاقوں میں پہنچنا شروع ہوئی' پانی سر سے گزر چکا تھا۔ لوگ ہر روز ہزاروں کے حساب سے مر رہے تھے۔ حکومت برطانیہ نے ہندوستان سے جو گندم منگوائی اس کے بارے میں یہ افواہ پھیل گئی کہ اسے کھانے سے لوگ سیاہ رنگ کے ہو جائیں گے۔ ابتدا میں اس افواہ نے اتنا زور پکڑا کہ لوگوں نے انتہائی ضرورت کے باوجود اس اناج کو ہاتھ نہیں لگایا۔ کئی دوسری قسم کی امداد بھی آئرلینڈ پہنچ رہی تھی لیکن ترسیل کی رفتار بہت سست تھی۔ لوگوں نے بھوک سے تنگ آ کر امداد لانے والے قافلوں پر حملے شروع کر دیے۔ کئی جگہ سرکاری افسروں کو قتل کیا گیا اور خوراک کے ذخائر لوٹ لیے گئے۔ زمینداروں اور مزارعین کی چپقلش بھی عروج پر پہنچ گئی' لڑائی جھگڑوں کا سلسلہ شروع ہو گیا اور ایسے موقعوں سے فائدہ اُٹھانے والے تخریب کار میدان میں آ گئے۔ گروہوں کے گروہ ایک دوسرے سے برسرپیکار ہو گئے۔ بھوک سے مجبور ہو کر نقل مکانی کرنے والے قافلوں پر حملے کیے گئے' انہیں کم قحط والے علاقوں سے دور رکھنے کے لیے قتل و غارت کی انتہا کر دی گئی۔ اس قحط کا اثر ایک عام آدمی کی جھونپڑیوں سے لے کر برطانیہ کے شاہی محل تک محسوس کیا گیا' مہنگائی اپنے عروج پر پہنچ گئی۔ لوگ کھانے پینے کی عام اشیاء کو ترسنے لگے۔ تفریحات اور دوسری آسائش معدوم ہو گئیں۔ لوگ پیسے پیسے کے لیے ایک دوسرے کا گلا کاٹنے لگے۔ کہا جاتا ہے کہ ان دنوں لندن کے ایک کلرک کے لیے تنخواہ لے کر دفتر سے گھر جانا ایک مسئلہ ہوتا تھا۔ گلیوں بازاروں میں ایسے اُچکے گھومتے ہوتے تھے جو چند سکوں کی خاطر چھرا گھونپ دیتے تھے۔

قحط کے دور میں آئرلینڈ کے چپے چپے پر یاس انگیز مناظر بکھرے ہوئے تھے۔ ''کورک'' کا ایک مجسٹریٹ ''گونز'' قحط زدہ علاقے کا دورہ کرنے کے بعد ڈیوک آف ولنگٹن کو لکھتا ہے ''ایک جگہ میں نے پانچ انسانی ڈھانچوں کو دیکھا' قریب پہنچا تو حیران رہ گیا کہ ڈھانچے زندہ

تھے۔ وہ سانس لے رہے تھے اور اپنی سفید آنکھوں سے میری طرف دیکھ رہے تھے۔ یہ ایک انتہائی خوفناک منظر تھا جلد ہی میں نے خود کو اس طرح کے سینکڑوں ڈھانچوں میں گھرا ہوا پایا۔ وہ ہاتھ پھیلائے اپنی کمزور آوازوں میں مجھ سے کھانے کو مانگ رہے تھے۔ میں نے وہاں سے بھاگنا چاہا تو ایک ناتوانی ہاتھ نے عقب سے میری قمیص پکڑ لی۔ میں نے مڑ کر دیکھا یہ ایک کمزور عورت تھی۔ اس کے بازوؤں میں ایک بچہ تھا۔ بچہ شاید تھوڑی دیر پہلے پیدا ہوا تھا۔ وہ اس ماحول سے بے خبر تھا بس میں اس نے آنکھ کھولی تھی۔ وہ چیخ چیخ کر اپنی بھوک کا اعلان کر رہا تھا۔ وہ دودھ مانگ رہا تھا' اسے اپنی ماں کی مجبوریوں کا احساس نہیں تھا۔ میں اس عورت سے دامن چھڑا کر آگے بڑھا تو پولیس والوں کو ایک بند مکان کا دروازہ توڑتے ہوئے پایا۔ میرے کھڑے کھڑے مکان سے دو لاشیں برآمد ہوئیں۔ ہڈیوں پر منڈھے ہوئے گوشت کو جگہ جگہ سے چوہے کھا چکے تھے۔ ایک جگہ امدادی جماعت کے ارکان نے سات آدمیوں کو قریب قریب پایا۔ وہ سب کے سب بھوک اور بخار کا شکار تھے۔ ان میں سے ایک کئی گھنٹے پہلے مر چکا تھا لیکن باقی افراد میں اتنی ہمت نہیں تھی کہ وہ لاش کو پرے ہٹا دیتے یا خود پرے ہٹ جاتے۔ اس علاقے میں ایسے مناظر بکھرے ہیں جن کو لفظوں میں بیان کرنا ممکن نہیں۔ میری نگاہوں میں ابھی تک سوکھی ہوئی ٹانگیں' ابھری ہوئی پسلیاں' دبی ہوئی آنکھیں اور خشک ہونٹ گھوم رہے تھے۔

جلدی ہی اس قحط کی خبر نے پوری دنیا کے احساسات کو بیدار کر دیا۔ امدادی خوراک والے جہاز یکے بعد دیگرے ''کورک'' کی بندرگاہ پر لنگر انداز ہونے لگے۔ آئرلینڈ میں گندم پیسنے والی ہزاروں چکیاں دن رات چل رہی تھیں۔ اس کام میں ہاتھ بٹانے کے لیے پورٹس ماؤتھ' پلے ماؤتھ اور مالٹا وغیرہ میں بھی گندم کی پسائی شروع کر دی گئی۔ آئرلینڈ کے زیادہ متاثرہ اضلاع میں دستی چکیوں کو بھی سرکاری طور پر گندم پیسنے کے کام پر لگا دیا گیا۔ یہ بڑی خوش آئند بات تھی کہ مقامی لوگ اب درآمدی گندم سے مانوس ہو گئے تھے۔ کوئن وکٹوریہ صورتحال پر گہری نظر رکھے ہوئے تھیں۔ انہوں نے نہایت منظم طریقے سے امدادی کارروائیوں کا آغاز کر دیا۔ امدادی کام دو طرح

کا تھا۔ ہنگامی اور طویل مدتی' ہنگامی کام میں متاثرہ علاقوں میں خوراک کی ترسیل' بیماریوں کا علاج وغیرہ شامل تھا جبکہ طویل مدتی کارروائیوں کا مقصد یہ تھا کہ علاقے میں آئندہ اس قسم کا قحط پیدا نہ ہو سکے۔ طویل مدتی منصوبوں میں آلو کو لگنے والی بیماری کا تدارک؟ آبادی کی منصوبہ بندی' راشن سسٹم اور ذرائع رسل و رسائل کی بہتری شامل تھی۔ آئرلینڈ میں قحط کے بعد ہونے والی کارروائیوں کو مثال کے طور پر پیش کیا جا سکتا ہے۔ صرف دو سال کے عرصے میں قحط کے اثرات زائل ہونا شروع ہو گئے اور علاقے کی معیشت بتدریج بہتر ہونے لگی۔

قحط کے اوائل میں جب آئرلینڈ کے طول و عرض میں بھوک اور بیماری کا دور دورہ تھا' لوگ کیڑے مکوڑوں کی طرح مر رہے تھے۔ ہزاروں افراد نے بذریعہ سمندر اس آفت زدہ علاقے سے نکلنا چاہا۔ ۱۸۴۷ء کے دوران نقل مکانی کرنے والے افراد بندرگاہوں کو جانے والی سڑکوں پر بکثرت دیکھے جا سکتے تھے۔ اس انخلاء نے آئرلینڈ کی آبادی میں قریباً ۲۰ لاکھ افراد کی کمی واقع کر دی۔ نقل مکانی کرنے والوں پر یہ سانحہ گزرا کہ جن بحری جہازوں پر وہ سوار تھے ان پر طاعون پھوٹ پڑی۔ مسٹر ''ڈی'' نامی شخص بھی ایک ایسے ہی جہاز پر سوار تھا۔ اس کے تحریری مشاہدات کو سرکاری حیثیت حاصل ہے۔ اس نے لکھا ہے ''ہزاروں بیمار اور لاغر افراد بھیڑ بکریوں کی طرح ان جہازوں میں گھسے ہوئے تھے' ان میں ایک دن کے بچے سے لے کر نوے برس کے بوڑھے تک شامل تھے۔ جہاز کے تنگ و تاریک بے ہوا کیبنوں میں موت آہستہ آہستہ ان پر حاوی ہو رہی تھی۔ وہ خوراک اور دوا سے بھی محروم تھے جو خشکی پر امدادی کارروائیوں کی شکل میں انہیں کبھی کبھار مل جاتی تھی۔ جہاز کی تاریک راہداریوں میں غلاظت کے ڈھیر لگے رہتے تھے۔ پانی اس قدر کم تھا کہ کھانا پکانے کے لیے استعمال نہیں ہو سکتا تھا...... وہ موت کا سفر تھا۔ وہ سب موت کے راہی تھے بعد کے بیمار اور پیاسے' ان میں سے کچھ کو خوشحال دنیا کا ساحل دیکھنا نصیب ہوا لیکن بہت سے اپنی بھوک کے ساتھ مچھلیوں کی خوراک بن گئے۔ آلو کا دھبہ شاید انسانوں پر منتقل ہو گیا تھا۔ وہ بھی پودوں کی طرح جل گئے تھے' بھسم ہو کر ناقابلِ شناخت ہو گئے تھے......اور یہ ہے آئرلینڈ کے ''سیاہ ۴۷ء'' کی کہانی۔

رہائشی عمارت ۱۳۹ افراد کی قبر میں بدل گئی

وہ ۱۳ ستمبر ۷۶ء کی ایک خنک صبح تھی۔ رمضان المبارک کے دن تھے اور وہ لوگ سحری کھانے کے لیے علی الصبح تین ساڑھے تین بجے کے درمیان اٹھ گئے تھے۔ چھ منزلہ بسم اللہ بلڈنگ میں بھی جا بجا روشنی نظر آ رہی تھی اور عمارت کے مکین روزہ رکھنے کے لیے تیاریوں میں مصروف تھے۔ بسم اللہ منزل کراچی کے ایک گنجان آباد علاقے لیاری میں واقع تھی اور اسے تعمیر ہوئے ایک سال کا عرصہ گزرا تھا۔ اس عمارت میں ۲۴ فلیٹ تھے جن میں تقریباً دو سو افراد مقیم تھے۔ بسم اللہ منزل کے دو سو مکین اس بات سے بالکل بے خبر تھے کہ موت کے بھیانک سائے لمحہ بہ لمحہ ان کی طرف بڑھ رہے ہیں۔ سامان خورد و نوش خریدنے کے لیے باہر جانے والے لوگ اب واپس آ گئے تھے اور اہل خانہ کے ساتھ سحری کھانے میں مصروف تھے۔ اس وقت چار بج کر دس منٹ ہوئے تھے کہ ایک خوفناک گڑگڑاہٹ کی آواز آئی اور اردگرد کے مکانوں میں رہنے والے لوگ دہشت زدہ ہو کر گھروں سے باہر نکل آئے۔ کسی کی سمجھ میں نہیں آ رہا تھا کہ کیا ہوا ہے اور دھماکے کی آواز کہاں سے آئی ہے۔ بجلی کے تار ٹوٹ جانے کی وجہ سے ہر طرف اندھیرا پھیل چکا تھا' اور گرد و غبار کے دبیز بادل نے پورے محلے کو اپنی آغوش میں چھپا لیا تھا۔ گہری تاریکی میں بجلی کے ٹوٹے ہوئے تاروں سے جا بجا شرارے سے چھوٹ رہے تھے اور فضا میں سوئی گیس کی ناگوار بو

پھیلی ہوئی تھی۔ کچھ لوگ قیاس آرائیاں کر رہے تھے کہ شاید سوئی گیس کی پائپ لائن دھماکے سے پھٹ گئی ہے لیکن پائپ لائن پھٹنے کا دھماکہ تو اس قدر خوفناک نہیں ہوتا۔ لوگ ڈرے ڈرے سے تھے اور ہر طرف سکوتِ مرگ طاری تھا۔ چند لمحے بعد اڑوس پڑوس سے لوگ اکٹھے ہو کر ایک دوسرے سے دھماکے کے اسباب کے بارے میں پوچھنے لگے۔ اچانک ایسی آوازیں سنائی دیں جیسے کچھ لوگ بجھی بجھی آوازوں میں اپنے عزیزوں کو پکار رہے ہوں۔ یہ آوازیں تقریباً تیس گز کے فاصلے سے آ رہی تھیں لیکن اندھیرا ہونے کی وجہ سے معلوم کرنا مشکل تھا کہ آوازیں دینے والے کہاں ہیں پھر کچھ لوگوں نے گہری نظروں سے ماحول کا جائزہ لیا تو یہ دیکھ کر ان کے اوسان خطا ہو گئے کہ بسم اللہ منزل اپنی جگہ پر نظر نہیں آ رہی۔ لوگ پھٹی پھٹی نظروں سے سامنے دیکھ رہے تھے اور عمارت میں موجود دو سو سے زائد افراد کے انجام کا سوچ کر ان کے ذہن میں کھلبلی سی مچی ہوئی تھی۔ ہر طرف ہُو کا عالم طاری تھا اور یہ لوگ خوف سے لرز رہے تھے کہ عمارت میں نجانے کتنے افراد موت کی نیند سو چکے ہوں گے۔ ابھی تھوڑا ہی وقت گزرا تھا کہ ملبے سے پہلی آواز آئی ”خدارا مجھے باہر نکالو“ مدد کے لیے پکارنے والے کی آواز سن کر موقع پر موجود ہر شخص گری ہوئی عمارت کی طرف دوڑا۔ اسی لمحے ملبے تلے دبے ہوئے ایک اور شخص نے مدد کے لیے پکارا۔ چند لوگ تیزی سے کچھ اوزار لائے تیزی سے ملبہ کی کھدائی شروع کر دی۔ یہ پہلی امدادی کارروائی تھی۔ اسی دوران عمارت کے کسی اور حصے سے کوئی دوسرا شخص مدد کے لیے پکارا۔ ہجوم اس کی طرف لپکا اور دبے ہوئے شخص کو بچانے کے لیے کارروائی شروع کر دی۔ ۲۰ منٹ کے بعد ملبہ سے پہلے خوش نصیب کو نکالا گیا' اس نوجوان کا نام رحمان تھا۔ اب عمارت کو گرے کچھ وقت گزر چکا تھا اور ارد گرد سے لوگ جائے حادثہ پر پہنچ چکے تھے۔ اتنے میں ملبے کے نیچے سے کسی اور شخص کی چیخ و پکار سنائی دی۔ لوگوں نے بھاگ کر دیکھا تو وہ اس عمارت کا مالک ٹیلر ماسٹر کریم اللہ تھا۔ وہ ایک بھاری ستون کے نیچے دبا ہوا تھا۔ ستون کو ہٹایا گیا اور اسے فوری طور پر ہسپتال پہنچا دیا گیا۔ اہل محلہ میں ایک صاحب علیم الدین پٹھان نے نہایت حاضر دماغی کا ثبوت دیا۔ وہ اپنے مکان کی طرف

دوڑے جہاں سے انہوں نے کراچی گیس کمپنی' سنٹرل فائر بریگیڈ' سول ہسپتال اور کمشنر کراچی کو فون کیا اور فوری طور پر امدادی کارروائی کے لیے کہا۔ ۱۵ منٹ کے بعد گیس کمپنی کا سٹاف موقع پر پہنچ گیا اور انہوں نے گیس کنکشن کاٹ دیئے۔ اس سے ماحول کی آلودگی اور گیس کی بو میں کمی آ گئی لوہے اور کنکریٹ کے ملبے کے نیچے دبے ہوئے افراد دردناک آواز میں التجائیں کر رہے تھے اور مدد کے لیے پکار رہے تھے۔ مقامی لوگ معمولی اوزاروں اور خالی ہاتھوں سے جو کچھ بھی بن پڑا کر رہے تھے ملبے کے اوپر چاروں طرف ٹیبل لیمپ اور ٹارچیں گردش کر رہی تھیں۔ لوگ جانتے تھے کہ وزنی کنکریٹ اور لوہے کے جال میں پھنسے ہوئے لوگوں کو نکالنا ان کے بس کا روگ نہیں اس کے باوجود وہ پوری تندہی سے کوشش کر رہے تھے۔ ان کے لیے یہ احساس بہت جان لیوا تھا کہ جس ملبے کے اوپر وہ کھڑے ہیں' اس کے نیچے بے شمار لوگ سسک سسک کر دم توڑ رہے ہیں۔ تھوڑی دیر بعد فائر مین لوہے کی سلاخیں کاٹنے والے کٹر لے کر آن پہنچے۔ اب اجالا پھیلنے لگا تھا اور امدادی کارروائیوں کی رفتار تیز ہو گئی تھی۔ فائر بریگیڈ کے عملے کو منزل آفس سے مزید کمک مل چکی تھی۔ اس کے باوجود ملبہ ہٹانے میں سخت دشواری پیش آ رہی تھی۔ یہ محسوس کیا جانے لگا تھا کہ امدادی کارروائیوں کو جاری رکھنے کے لیے سخت کوشش کرنی پڑے گی۔ آخر فوج کو بھی مدد کے لیے بلا لیا گیا۔ اب دن کافی چڑھ آیا تھا۔ پاکستان نیوی' آرمی' فائر بریگیڈ' پولیس' ایدھی' جان ایمبولینس اور شہری رضا کاروں کی تنظیموں کے ڈیڑھ ہزار سے زائد کارکن ملبہ اٹھانے' زخمیوں کو بچانے اور لاشیں نکالنے کے کام میں مصروف تھے۔ ملبہ ہٹانے کا کام نہایت احتیاط اور پلاننگ سے کیا جا رہا تھا۔ عام طور پر ایسے حادثات میں جلد بازی نقصان دہ ثابت ہوتی ہے۔ وہ لوگ جو ملبے کے نیچے دبے ہوئے ہوتے ہیں بعض اوقات لاپروائی کی وجہ سے ان کی جان چلی جاتی ہے۔ اس بات کو مدِنظر رکھتے ہوئے امدادی پارٹیاں نہایت صبر و تحمل سے کام لے رہی تھیں۔

ملبے کے ایک ڈھیر میں سے بعض لوگ مدد کے لیے پکار رہے تھے۔ ان میں سے ایک

نے بتایا کہ ہمارا دم گھٹ رہا ہے۔ اس آواز کی مدد سے ایک باریک سوراخ تلاش کیا گیا اور وہاں آکسیجن گیس کا سلنڈر رکھ کر اس کا منہ کھول دیا گیا۔ اب ملبے میں سے زخمی افراد اور لاشیں نکلنا شروع ہوگئی تھیں۔ ایک ضعیف عورت ایک چھ سالہ بچے کو کندھے سے لگائے دیوانوں کی طرح ادھر ادھر پھر رہی تھی کہ ''میں اس کا کیا کروں؟ میں اس بچے کا کیا کروں؟'' لوگوں نے سمجھا شاید یہ بچہ زخمی ہے لیکن اس عورت نے بتایا ''نہیں' یہ زخمی نہیں ہے' یہ تو موت کی نیند سو چکا ہے۔'' پھر وہ اپنے لختِ جگر کو کندھے سے لگائے آگے بڑھ گئی۔ چاروں طرف ہلاک ہونے والوں کی لاشیں نکل رہی تھیں اور آہ و پکار کرنے والی آوازوں سے آسمان لرز رہا تھا۔ صبح آٹھ بجے تک ۲۳ لاشیں ملبے سے نکالی جا چکی تھیں لیکن یہ تعداد برابر بڑھتی جا رہی تھی۔ شام کو ملبے کے نیچے دبے ہوئے کچھ لوگوں کو پائپوں کے ذریعے پانی مہیا کیا گیا۔ ان لوگوں کو برابر تسلی دی جا رہی تھی کہ امدادی کارروائیاں جاری ہیں اور عنقریب ان کو نکال لیا جائے گا۔ شام تک ملبے سے نکلنے والی لاشوں کی تعداد ۸۴ ہوگئی جبکہ اگلی صبح یہ تعداد ۱۲۷ تک پہنچ چکی تھی۔ امدادی کارروائیاں بغیر رکے جاری تھیں اور کارکنوں کا جذبہ مثالی تھا۔ جو کارکن تھک جاتے تھے' ان کی جگہ تازہ دم کارکن لے لیتے تھے۔ سحر اور افطار کے وقت بھی کام کا سلسلہ رکنے نہیں دیا گیا۔

ایک شخص ابوبکر کو ۳۰ گھنٹے ملبہ میں رہنے کے بعد رات کے پچھلے پہر ملبہ سے زندہ نکالا گیا۔ اس کی حالت سخت خطرناک تھی۔ بہرحال بعد میں اس کی جان بچا لی گئی۔ ملبے کا ڈھیر بن جانے والے کمروں میں ایک کمرہ ایک نوبیاہتا جوڑے کا بھی تھا۔ اس آراستہ و پیراستہ کمرے سے ایک ٹی وی برآمد ہوا جس کی سکرین پر خراش تک نہیں آئی تھی۔ اس کمرے سے ایک وال کلاک بھی ملا۔ یہ کلاک چار بج کر دس منٹ پر بند ہو گیا تھا اور گزرنے والی قیامت کی گھڑی کی نشاندہی کر رہا تھا۔ ایک ننھی بچی اپنے نئے خریدے ہوئے کھلونوں کے قریب ہی مردہ پڑی تھی۔ ایک ماں نے آخر وقت تک اپنی معصوم بچی کو سینے سے لگا رکھا تھا۔ ایک شخص ہاتھ میں لقمہ لیے ہوئے موت کے سفر پر روانہ ہو گیا تھا۔ امدادی کارروائیاں کرنے والوں کی انتھک کوششوں سے تقریباً ۱۵۵ افراد کو

ملبہ سے صحیح سلامت نکال لیا گیا تھا۔

۱۵ ستمبر کو شام چار بجے آخری لاش بھی ملبے سے برآمد ہوگئی اور اس کے ساتھ ہی مرنے والوں کی تعداد ۱۳۹ ہوگئی۔ زخمی ہونے والے بے شمار افراد میں سے ۲۸ بری طرح مجروح ہوئے یا ہاتھ پاؤں سے محروم ہو گئے۔ بسم اللہ منزل کے ساتھ ہی اردگرد کے چھ مکان بھی زمین بوس ہو گئے جن کے نیچے کئی افراد دب گئے۔

چند روز بعد عید الفطر کا تہوار تھا۔ اس آنے والی عید کے آثار بھی ملبے میں جا بجا نظر آ رہے تھے۔ سلے اور ان سلے کپڑے اور بچوں کے کھلونے اور جوتے جا بجا بکھرے ہوئے تھے۔ یہ معصوم بچے مسرتوں بھری عید کا سوچتے ہوئے نیند کی آغوش میں گئے تھے اور اب وہ موت کی آغوش میں تھے۔ ان کا بکھرا ہوا سامان ان کی راہ تک رہا تھا لیکن ان کو کبھی واپس نہیں آنا۔ یہ منظر ہر آنکھ سے ایک سوال پوچھ رہا تھا کہ ایسا کیوں ہوا' ایسا کیوں ہوا؟

تحقیقات کے بعد یہ بات سامنے آئی کہ بلڈنگ کے مسمار ہونے کی وجہ آتش گیر مادے کا پھٹنا نہیں تھا اور نہ ہی یہ تباہی کسی تخریبی کارروائی کا نتیجہ تھی بلکہ اس المیے سانحے کی اصل وجہ یہی تھی کہ اس کے ٹھیکیدار نے عمارت کی تعمیر کے لیے ناقص میٹریل استعمال کیا تھا۔

چند ٹکوں کے لالچ کی اس داستان کا المناک انجام یہ ہوا تھا کہ سینکڑوں لوگ ہمیشہ ہمیشہ کے لیے اپنے عزیزوں اور اپنے معصوم بچوں سے محروم ہو گئے تھے۔ اب وہ کبھی جانے والوں کی صورتیں نہ دیکھ سکیں گے۔ اب ان کے کان ہمیشہ اپنے نونہالوں کی چہکاروں سے محروم رہیں گے۔ اب جب بھی عید کے دن آئیں گے ان کی آنکھیں اشکبار ہو جائیں گی۔